

Superyacht

international



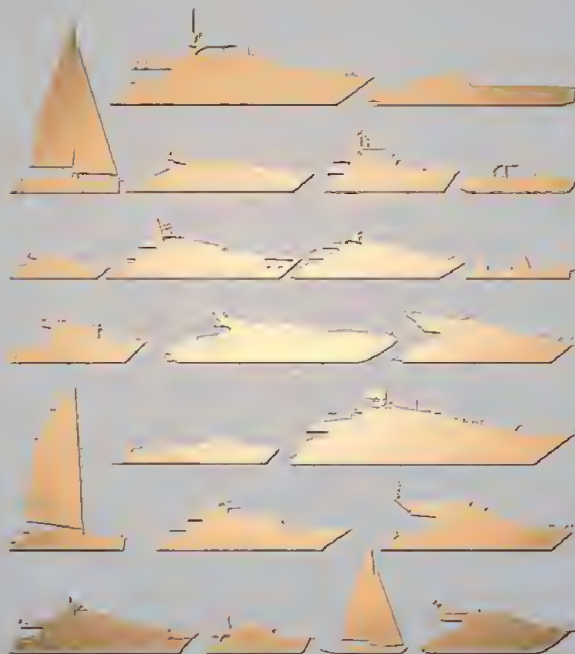
BENETTI FB 253 **DIAMOND ARE FOREVER**
VITTERS SARISSA
CRN 43 **LADY TRUDY**
GRUPPO OVERMARINE **MANGUSTA 105**
SUNSEEKER 40 METRI

SPECIALE REFIT
ANGARA STORIA DI UNA RINASCITA
APPLEDORE **SHIPBUILDERS** MASTIFF
LUSSEN LIVORNO-VIAREGGIO
BAGLIETTO E IL NUOVO SITO PRODUTTIVO
PALUMBO SUPERYACHTS REFIT CENTRE
KARSAL PER TANKOYACHTS
PERINI REFIT & REPAIR
YARE 2012 SECONDA EDIZIONE
DESIGNER ASSONANZE TRA VELA E MOTORE
GUIDO DE GROOT IL FASCINO DEL FOGLIO BIANCO

TRIMESTRALE



35th
ANNIVERSARY



FESTIVAL DE LA PLAISANCE



CANNES

11-15 SEPTEMBER 2012
VIEUX PORT & PORT PIERRE CANTO



BREATHLESS.

[DELFINO 93'](#) TRADITION 105' CLASSIC 121' CLASSIC SUPREME 132' CRYSTAL 140' VISION 145' VISION SUPREME 164'

DELFINO. THE NEW 93' CLASS RANGE YACHT.

Class

BENETTI
RANGE



**Niente tasse
agli stranieri,
comunitari
e non,
che vogliono
venire
in crociera
nei nostri mari**

SUPERYACHT RISORSA ECONOMICA PER LA NAZIONE

Il settore dei superyacht si conferma ancora una volta il più vitale per la nautica italiana, sia per l'apporto di ordini e di lavoro sia per la componente di turismo nautico che, nonostante tutto, ogni estate si rivolge verso il nostro paese. La prima stesura del "decreto salva Italia", dove compariva la proposta di una tassa di stazionamento che colpiva anche le bandiere estere, è stata immediatamente cambiata, anche se poi i tempi della politica hanno fatto trascorrere qualche mese e ciò ha creato scontento, specie nel mondo del charter e nella programmazione delle grandi organizzazioni diportistiche europee. Benvenuto, dunque, il dietro front del Governo italiano. Nei nostri porti manca ancora però una più attenta politica di accoglienza alle grandi navi da diporto, di cui restiamo ancora i massimi costruttori. Le realizziamo in Italia, tanto che attualmente tale attività rappresenta la parte essenziale, praticamente l'unica rimasta, del lavoro dei nostri cantieri, ma nella quasi totalità esse non solo non rimangono sotto la bandiera italiana, ma emigrano verso porti esteri. Due le ragioni: l'offerta di servizi maggiormente competitiva nei prezzi e nella sicurezza; un atteggiamento molto soft da parte delle autorità marittime e fiscali di quei paesi.

La conferma delle potenzialità del settore delle grandi barche nella nostra industria nautica, viene confermata dai dati anticipati da Ucina al Satec di Rimini. Questo 2012, purtroppo un'ulteriore annata complessivamente poco brillante delle costruzioni nautiche europee, nonostante ciò vede ancora l'Italia primeggiare proprio nei superyacht, forte di circa 150 unità in produzione per la stagione, con un fatturato stimato che supererà ampiamente i due miliardi di euro, dando occupazione a 23.000 addetti. Numeri rilevanti, addirittura eclatanti considerando il periodo di congiuntura economica estremamente negativa.

Se poi guardiamo al turismo nautico, il concetto già espresso di un'Italia potenzialmente equiparabile alla Florida, un paradiso per i diportisti in senso lato, in una chiave di lettura incentrata al mondo delle navi da diporto acquista ancora più rilevanza. I numeri economici che una sola grande unità può generare sul territorio durante una crociera o, meglio, in un anno di normale utilizzo, in termini di spesa corrispondono al fatturato di una piccola/media azienda, con una consistenza fra costi diretti — ormeggio, manutenzione, assistenza, ship chandler, equipaggio ecc. — e indiretti — cambusa, ristoranti, shopping, noleggi ecc. — che può andare dalle centinaia di migliaia fino a svariati milioni di euro, a seconda delle dimensioni dello yacht, per un solo superyacht! Investire sul turismo nautico, attirare le grandi barche verso i nostri mari, dovrebbe essere una strategia sistematica, ma ci sarà la forza di andare contro la demagogia populistica imperante in Italia, avversa alle barche?

Fabio Petrone

Panoramic Perspective by Sunseeker
THE SUNSEEKER 28 METRE YACHT

28

SNO YACHTS S.p.A.

OLBIA (Head Office) Tel. +39 0789 5502 - info@snoyachts.com - www.snoyachts.com
Olbia - Porto Cervo - Porto Rotondo - Puntalida - Roma - La Spezia - Lavagna - Lignano

An unrivalled range of luxury motoryachts from 40 to 155ft

Sunseeker
www.snoyachts.com



MEGAYACHTS

info@privilegeyachtco.com

Publicazione
edita da
Nautica
Editrice s.r.l.



n. 33 - Estate 2012

LE NOVITÀ DEL MERCATO

Horizon Yacht - RP 120 Muses pag. 10 • Sunreef Yachts - 114 Che pag. 12 • CNT 33 M - Veloce pag. 14 • Palumbo - Sport Hybrid 130 pag. 16 • Hatteras - 95 Raised Pilot house pag. 18 • MC Coniqhly Boats - Adastr pag. 20 • IAG Yachts - 135' KingBaby pag. 22 • Gamma Yachts - 74 Méditerranée pag. 24



LE RUBRICHE



- Editoriale: Superyacht risorsa economica per la nazione - pag. 3
- Refit: Il refit di "Angara" (ex "Aviso Hela") - Storia di una rinascita - pag. 44
- Apollodore Shipbuilders - "Mastiff" - pag. 104
- Lusben - Giganteggiando - pag. 110
- Bailetto - Fare sistema - pag. 118
- Palumbo - Superyachts Refit Centre - pag. 122
- "Karsal" - Una barge per Tankoa Yachts - pag. 126
- Tecnica: Asonanze fra vela e motore - Ma che Yacht è - pag. 68
- Vibrazioni, alcuni concetti relativi a scafo ed elica - pag. 82
- Designer: Guido de Groot Design - Il fascino del foglio bianco - pag. 88
- Cantieri: Codexa - Passato, presente, futuro - pag. 92
- Progettista all inclusive - pag. 96
- Perini refit & repair - La costruzione e la riparo - pag. 114
- Il coraggio di crederci - pag. 130
- Capitani: Comandante Rohan Willner - pag. 102
- Accessori: International Paint - Prodotti ad hoc per navi e yacht - pag. 134
- Shark by Marine Leather - pag. 148
- Cam - Coverboat per superyacht - pag. 150
- Marina: We love crew il nuovo servizio di Marina Genova Aeroporto - pag. 138
- Meeting: Yare 2012 - Giorni di sole (pochi, ma buoni) - pag. 140
- 24° MYBA Charter Show - pag. 142
- Tender & Toys: Renault Twizy Urban Crosser agile e divertente - pag. 144
- Borile multistato - Una campagna al mare - pag. 146
- Industry Report: Il charter nautico di lusso - Analisi e prospettive - pag. 152
- Piccole News - pag. 158

LE BARCHE

- Benetti - FB 253 pag. 28
- Witters - Sarissa pag. 36
- CRN - 43 Lady Trudy pag. 52
- Overmarine - Mangusta 105 pag. 60
- Sunseeker - 40 metri pag. 74





*Dissalatori
Selmar.
Me lo merito.*

Acqua dolce a bordo,
concedevi un piacere infinito.
I dissalatori Selmar garantiscono:

- Acqua dolce e potabile per ogni esigenza;
- Massima affidabilità, qualità ed efficienza;
- Bassi consumi energetici;
- Dimensioni ridotte, adatte a qualsiasi tipo di imbarcazione;
- Facilità d'installazione ed utilizzo.

selmar
technologies

Qualità e comfort a bordo
www.selmar.it

EDITO DA  NAUTICA EDITRICE s.r.l.

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE
00198 Roma - Via Tevere, 44 - Tel. (+39) 06 841 3060 (4 linee r.a.)
Telefax (+39) 06 8543653 - Web: www.nautica.it
E-mail: marketing@nautica.it - E-mail: contabilita@nautica.it

EDITORE DIRETTORE
Manno Sorrisio Soriso

DIRETTORE EDITORIALE
Paolo Sorrisio Soriso

DIRETTORE RESPONSABILE
Luca Sorrisio Soriso

VICE DIRETTORE
Fabio Petrone

SENIOR EDITOR
Lucio Petrone

REDAZIONE
Angelo Colombo, inviato speciale
Daniele Carnevali
Segreteria: Della Lamberini

CONSULENTE EDITORIALE
Roberto Giorgi

IDEAZIONE, REALIZZAZIONE, GRAFICA
Angelo Tavani

GRAFICA PUBBLICITÀ
Pino Lunelli

SISTEMI INFORMATIVI
Paolo Cicala

COLLABORATORI

Matteo Antonelli, Cristiano Battisti,
Cristiano Belmonti, Stefano Beltrando,
Andrea Bergamini, Massimo Bernardo,
Luca Bortolotti, Miriam Ceruti, Stefano
Colotti, Corradino Corbò, Luiz De
Basto, Giovanni Delussi, Manno Eppli,
German Frers, Alfredo Gennaro,
Giuliano Granata, Andrea Mancini,
Filippo Massa, Martino Motti, Marco
Mulas, Tommaso Nastasi, Roberto
Neglia, Stefano Nicolini, Carlo
Nuvolari-Duodo, Marco Pasquini,
Andrea Petragliani, Ciancarelli,
Marina Pignatelli, Dag Pike, Marta
Pozzarello, Andrea Ramazzotti, Piero
Rivolta, Stefano Ruiu, Angelo Sinisi,
Marco Talice, Marco Traccoli, Enrico
Zaccagnini

UFFICIO DI MILANO
20124 Milano - Via Vitruvio 3
Tel. (+39) 02 29513378
Fax (+39) 02 29524323

INTERNATIONAL MARKETING
E PUBBLICHE RELAZIONI:
Gian Marco Lari (Roma)
Tel. (+39) 335 6268932
info@nautica.it

DIRETTORE COMMERCIALE: Paolo Sorrisio Soriso

PUBBLICITÀ - Direzione pubblicità Roma, Via Tevere 44, tel. 06 841 3060 (4
linee r.a.), fax 06 8543653 - Ufficio **SARDEGNA, LAZIO e TOSCANA**
(Grosseto) Gian Marco Lari (Roma), 335 6268932, lan@nautica.it - Giorgio
Lari (Roma), 335 320400, georgio@nautica.it - **LOMBARDIA**, Rocco Iardi, 335
294939, larid@nautica.it - **ANDREA RUSCONI**, 20124 Milano, via Vitruvio 3, cell.
335 5734595 - tel. 02 29513378 (3 linee r.a.), fax 02 29524323 - **PIEMONTE**,
UGURIA, TOSCANIA (L.I. FI, PI, MS), Giovanni Berni, Ponte Mercanti, 16128
Genova, tel. 010 2541630, fax 010 2517938, 337 254344, bertu@nautica.it,
it - **EMILIA ROMAGNA, TOSCANA** (AR, FI, LI, PT, PO, SI), MARCHE,
ABRUZZO e MOISE, Giordano Cassola, via Lame, 60, 40122 Bologna,
tel. 051 6492127, fax 051 6491428, 389 5233333, 0734 932200, casola@nautica.it,
TRE VENEZIE, Roberto De Simone, 335 273676, nauticaveneto@gmail.com,
Enrico Mana De Simone, 335 8301616, nauticaveneto@gmail.com,
via Acquedotto 11, 35100 Padova - **CAMPANIA, PUGLIA, CALABRIA**
E BASILICATA, Rita Busco, via Cicerone, 38, 80078 Pozzuoli (NA), tel. 061
5261015, 368 3619340, segreteria@nautica.it, fax 178 400 8537, basco@nautica.it,
it - **SICILIA**, Vincenzo Morreale, via Lancia di Brolo, 167, 90145 Palermo, tel.
fax 091 6819344, 348 5106384, moreale@nautica.it - **Pubblicità On Line**:
Andrea Rusconi, cell. 335 5734595 - ruscon@nautica.it

Concessionaria esclusiva per la diffusione in Italia: SODIP "Angelo Putzu"
Sp.A., via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo (MI), tel. 02 660301 -
Distributore esclusivo per l'estero: SODIP Sp.A. - via Bettola, 18 - 20092
Cinisello Balsamo (MI), tel. 39 02 66030400, fax 39 02 66030269, Email:
ses@sesnet.it - Stampa: Puntoweb S.r.l. via Vanante di Cancelliera snc,
00040 Anicia (Roma), tel. 06 9349721

Abbonamenti (4 fascicoli l'anno)
Italia: Euro 24,00 - Europa: Euro 70,00
Resto del mondo: Euro 80,00
Abbonamento digitale: www.nautica.it/digitale

www.nautica.it/superyacht/subscribe

Tutti i diritti di proprietà letteraria ed artistica riservati. Manoscritti e
fotografie non richiesti, anche se non pubblicati non si restituiscono.
Iscritto il 12-6-2003 al n. 268 del Registro della Stampa presso il
Tribunale di Roma.

Finito di stampare il 15 - 08 - 2012

Senza spiegare nulla, senza dirti dove, ci sarà sempre un mare che ti chiamerà...

(A. Baricco)



Serie Vintage 42



CANTIERI NAVALI CODECASA - Piazzale San Benedetto del Tronto, 4 - 55049 VIAREGGIO, Italy
Tel.: +39 0584 383221 Fax: +39 0584 383531 info@codecasayachts.com www.codecasayachts.com

UNDER THE HIGH PATRONAGE
OF HIS SERENE HIGHNESS
PRINCE ALBERT II OF MONACO

XXII EDITION



19~22
SEPT 2012
PORT HERCULES
MONACO



APPOINTED SUPPLIER OF MAJESTIC SENSATIONS

an informa business

monacoyachtshow.com

mys
MONACO YACHT SHOW

OFFICIAL
ULYSSE NARDIN
WATCHES AND JEWELLERY SINCE 1846

HORIZON YACHT RP 120 MUSES

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.: m 36,58 -
Lunghezza scafo: m 30,11
- Larghezza: m 7,98 - Pe-
scaggio: m 2,02 - Dislo-
camento: kg 153.200
- Riserva carburante:
litri 30.000 - Riserva ac-
qua: litri 3.000 - Moto-
rizzazione: 2x1800 HP
Cat C-32 A - Velocità
massima dichiarata: 16
nodi - Velocità di cro-
ciera dichiarata: 12 nodi
- Produzione di energia:
2x65 kW Onan (50 Hz)
- Portata persone: 15.

Esposto per la prima prova nelle acque di Kaohsiung a Taiwan all'inizio di dicembre, l'RP 120 "Muses" rappresenta la terza costruzione navale varata dal marchio asiatico Horizon Yacht. Capofila di una nuova serie di navi per il diporto destinate al mercato cinese, questo yacht, con caratteristiche estetiche e layout esterno realizzati dalla matita del designer americano J.C. Espinosa, eredita qualità e stile dalle due sorelle precedenti. Il suo scafo grigio largo 26 piedi ma filante e idrodinamico, la grande tuga con sun deck parzialmente coperto e le lunghe vetrature scure dei ponti, danno alla barca sembianze che ricordano, vagamente, i grandi yacht di produzione italiana. Uno yacht imponente, quindi, caratterizzato da un ponte di comando sopraelevato con un grande sun deck con plancia di comando e zona living. La cellula abitativa può comodamente ospitare fino a 10 passeggeri e 5 persone di equipaggio. È motorizzato con una coppia di MTU turbodiesel da 1.350 HP cadauno, grazie ai quali può raggiungere la velocità massima di 16 nodi, ma è anche disponibile con due unità Caterpillar da 1.800 HP l'una. Inoltre, "Muses" è dotato di tecnologie evolute e ausili per facilitare le manovre, l'ormeggio e la vita a bordo, come stabilizzatori, eliche di prua e poppa, e un sistema audio/video personalizzato integrato con quello di navigazione.

Horizon RP 120 sarà presto consegnato in Cina e sarà il primo yacht posseduto dal suo armatore, che lo ha battezzato ispirandosi alle stesse muse dei cantori greci per rappresentare la sensazione che si prova a contatto con l'armonia delle sue forme.

Il cantiere taiwanese Horizon è nato nel 1987 e il suo range di produzione comprende imbarcazioni dai 46 ai 163 piedi, tra cui motoryacht, catamarani, navette da spedizione, barche da pesca sportiva e unità con propulsione ad energia solare.

Per ulteriori informazioni: No. 3 Yeong Kuang Street, Hsiao Kang, Kaohsiung, 81260 Taiwan;
web: www.horizonyacht.com e mail: marketingcenter@horizonyacht.com



IN PERFECT SHIP SHAPE.

The Maxi-open icon speaks Italian.



MANGUSTA

is a brand of Overmarine Group

www.overmarine.it

SUNREEF YACHTS 114 CHE

SCHEDE TECNICA

Lunghezza f.t.: m 34,75
- Lunghezza al galleggiamento: m 31,74 -
Larghezza massima: m 12,8 - Dislocamento: kg 115.000 - Immersione massima: m 2,5 - Altezza al di sopra della linea di galleggiamento: m 47 - Superficie rande: mq 390 - Superficie gennaker: mq 415 - Superficie genoa: mq 210 - Riserva acqua: 2x2.650 litri - Riserva carburante: 2x9.000 litri - Motorizzazione: 2x455 HP Cummins - Velocità massima dichiarata (vela): fino a 20 nodi - Classificazione: Bureau Veritas and MCA - Design interni: armatore e Sunreef Yachts.

"CHE" è il catamarano armato a sloop al secondo posto tra i più grandi del mondo e al terzo tra i multiscafi. Varato nel 2010 a Gdansk, sede del cantiere polacco Sunreef Yachts, "CHE" è stato progettato sia per uso privato che per il charter (tramite l'agenzia del cantiere Sunreef Yachts Charter), e con i suoi 60 metri quadrati di superficie coperta, ospita a bordo 8 passeggeri e 5 o 6 persone di equipaggio. Il catamarano è in grado di raggiungere i 20 nodi di velocità massima, grazie al profilo slanciato dei suoi scafi. Grazie alle sue lunghe e profonde chiglie e ai bassi bordi liberi prende rapidamente velocità senza scarrocciare e raggiunge la sua considerevole velocità massima mantenendo la piena stabilità. Le vele in robusto materiale D4 contribuiscono a dargli un'impostazione velocistica ma al contempo crocieristica. "CHE" è equipaggiato con le più moderne strumentazioni di bordo come doppio bowthruster per facilitare manovre e ormeggio e i migliori sistemi di navigazione e comunicazione Furuno Navnet 3D, oggi disponibili per grandi imbarcazioni.

All'interno, il grande salone ospita un'ampia zona pranzo per 8 persone, un divano e un angolo separato in cui si trova un tavolino da caffè, più un ripostiglio sulla sinistra. Sulla destra, a ridosso della sala c'è una spaziosa ed equipaggiata zona per la cambusa, separata da una parete a vetro oscurato che assicura rispetto della privacy al suo interno. Un grande schermo Samsung 1080 Full HD Led è installato sulla vetrata per intrattenere gli ospiti nel salone. Due i posti in plancia di comando e vetrate panoramiche che corrono ai lati della tuga per catturare tutta la luce disponibile e proporla all'interno. Il design riprende la filosofia orientale Yin&Yang come anche il logo "CHE".

Per ulteriori informazioni: Sunreef Yachts, Gdansk Poland; tel. +48 58 769 77 76; mobile +48 607 730 094; web: www.sunreef-yachts.com



MV MONDO'S EXMORR

THE EXCELLENCE OF ITALIAN CRAFTSMANSHIP



CNT 33 M VELOCE

Con la nuovo 33 metri Veloce, Costruzioni Navali Tigulio di Giovanni Castagnola entra nel suo nuovo corso progettuale che vede affiancare alle eleganti navette in legno i più moderni motoryacht in lega di alluminio. Primo modello di questa linea chiamata "Metal Sign", il 33 metri Veloce nasce da un progetto dell'architetto Andrea Borzelli, che ha voluto forme esterne sobrie e molto lineari, con il contributo per l'architettura navale e l'engineering di Francesco Ragantini e Giovanni Castagnola. Totalmente personalizzabile nella disposizione degli interni e nei materiali di costruzione, il nuovo modello offre nella sua versione standard un layout in linea con le ultime tendenze. Alloggi per l'equipaggio e per gli ospiti si trovano dunque lungo il ponte inferiore, con due ampie suite Vip e due cabine a letti gemelli a disposizione dei secondi, tutte con locale bagno privato. L'appartamento armatoriale si sviluppa invece nell'area prodiera del ponte principale, di cui ne sfrutta tutta la lunghezza, ed è disponibile anche in una versione con accesso privato al ponte prodiero dove troviamo un'area living con divani, prendisole e tre grandi finestre zenitali che conferiscono un forte effetto scenografico alla cabina. A poppa invece si sviluppano zona pranzo e salone principale, con il fly dedicato per la maggior parte alle attività da svolgere all'aperto. Qui il cantiere ha predisposto un ampio living con bar; più prendisole con vasca jacuzzi e sdraio. Per ulteriori informazioni: Costruzioni Navali Tigulio; via dei Devoto 223; I 6033 Lavagna (GE); tel. 0185 314396; fax 0185 360475; e mail: info@castagnola.biz



SCHEDA TECNICA:

Lunghezza f.t.: m 33,50 - Larghezza: m 7,20 - Dislocamento a pieno carico: kg 145.000 - Velocità massima dichiarata: 30 nodi - Velocità di crociera dichiarata: 26 nodi - Autonomia: nm 800 - Riserva carburante: litri 20.000 - Riserva acqua: litri 4.500 - Motorizzazione: 2x2.400 HP MTU 16V2000 M93 - Styling & Interior Design: Andrea Borzelli Architetto - Architettura e Ingegnerizzazione: Francesco Ragantini e Giovanni Castagnola - Materiale di costruzione: lega di alluminio - Classificazione: RINA C Croce di Malta Hull - MACH:Y.

Amer 116



AMER 116

AMER 92

AMER 86

AMER 72

CENTRO NAUTICO PERMARE

via del Castello, 17 - 18038 San Remo (IM), Italy

Tel: +39 0184 504050 - Fax: +39 0184 504052 - www.gruppopermare.it

Seguiteci su Twitter @Amer92permare

PALUMBO SPORT HYBRID 130'

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.: m 40,00
- Larghezza: m 8,20 -
Immissione: m 1,75 -
Dislocamento a vuoto:
kg 160.000 - Disloca-
mento a pieno carico:
kg 190.000 - Riserva
carburante: litri 37.420
- Riserva acqua: litri
5.390 - Motorizzazione:
2x1.900 HP CAT C32
Acert - Generatori: 2 ZF
3060 - velocità massi-
ma dichiarata: 22 nodi
- Velocità di crociera di-
chiarata: 15 nodi.

La Palumbo festeggia i suoi primi 45 anni con l'acquisizione di cinque nuove commesse, le cui consegne sono previste fino a tutto il 2015. L'azienda fondata a Napoli nel 1967, inizialmente impegnata nella costruzione di navi mercantili, oggi vanta anche una divisione dedicata esclusivamente alla produzione di superyacht di grandi dimensioni progettati con il contributo di esperti del settore. Dopo gli ottimi riscontri avuti con "Prima", il Columbus 54 metri varato a Napoli lo scorso giugno e premiato dal principe Alberto in occasione del Monaco Yacht Show, i cantieri Palumbo sono all'opera sul loro secondo modello. Si tratta di un 40 metri futuristico la cui architettura navale è stata sviluppata dalla Hydro Tec di Sergio Cutolo con un occhio di riguardo all'impatto ambientale. Il nuovo Sport Hybrid 130', come si evince dal nome è infatti un superyacht ibrido dotato sia di motorizzazione diesel, dall'esuberante potenza di 3.800 HP che di un sistema propulsivo elettrico alimentato da due generatori ZF. Il layout degli interni prevede tre cabine ospiti, una suite matrimoniale e quattro cabine per l'equipaggio. L'appartamento dell'armatore eventualmente può essere trasformato in due comode suite separate, mentre le cabine ospiti singole possono essere convertite in matrimoniali con la semplice unione dei letti.

Per ulteriori informazioni Palumbo; via Calata Marinella; 80133 Napoli; tel. 081 287164, fax 081 5538455; web: www.palumbo.it e mail: columbusyacht@palumbo.it



BLUE WATER MOTOR YACHTS

PERINI NAVI GROUP WORLD



Picchiotti Vitruvius Galileo G 55 m Iso Class

VITRUVIUS
YACHTS LTD



PICCHIOTTI
SINCE 1600



PERINI NAVI GROUP

HATTERAS 95 RAISED PILOTHOUSE

Hatteras presenta la sua ammiraglia, la Raised Pilothouse di 95 piedi che verrà varata nell'estate del 2013. Il progetto è stato ufficialmente presentato in occasione dell'ultima edizione del Miami Boat Show e porta la firma di Enrico Gobbi. Il layout esterno, pulito e filante è realizzato mediante linee tese che conferiscono allo yacht una grinta sportiva ma senza esagerazioni. Appena entrati dal bordo di dritta nella grande tuga del 95 RPH si nota la scalinata ad arco che da una parte sale al ponte di comando sul flying bridge, mentre dall'altra scende alle cabine. A poppa troviamo un ampio salone con zona pranzo, al suo interno il team design ha accuratamente studiato l'altezza delle vetrare per rendere più larga possibile la veduta panoramica dell'esterno che si estende, senza interruzioni, da dritta a sinistra. Lo spazio per la cambusa si trova a proravia, è ampio e in stile americano, anche da qui si ha il massimo della veduta esterna. Al di sopra di questo vano, un ampio cioletto in cristallo rende ancora più luminoso l'ambiente. In questo punto è anche possibile collocare la cabina armatoriale come configurazione optional (denominata dal cantiere "versione europea"). Con questo layout, la grande cabina armatoriale ha una veduta panoramica esterna a 180 gradi. A poppa si trova una zona per il pranzo all'aperto protetta dalla sporgenza dell'ampio fly bridge. Nel ponte più basso la 95RPH può ospitare otto persone in quattro lussuose cabine che si vanno ad aggiungere a quella armatoriale full beam con tutto il suo sfarzo e i due bagni separati per armatore e signora. Al di sopra del fly c'è il posto di comando con veduta a 360 gradi e posti per il relax all'aria aperta sotto al sole o al riparo. Anche quassù il mobilio è interamente personalizzabile secondo le esigenze dell'armatore.

Per ulteriori informazioni: SNO Yachts: Via Indonesia: 07026 Olbia (OT); tel. 0789 550213; web: www.snoyachts.com e mail: info@snoyachts.com.

Hatteras Yachts: 110 North Glenburnie Road; New Bern; North Carolina 28560; USA; tel. 252 633 3101; web: www.hatterasyachts.com.

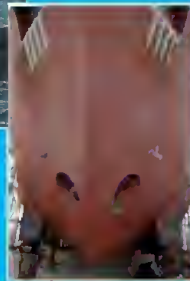
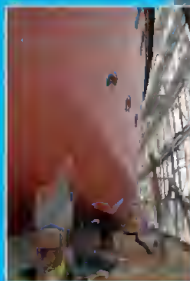
TECHNICAL DATA

Lunghezza f.c. m 30,48 - Larghezza massima m 6,86 - Dislocamento kg 122.470
Immersione e massi a c. m 1,80 - Altezza al di sopra della linea di - Allestimento m
1,32 - Motori CAT C32 ACERT - Autonomia (a 2.000 giri) mn 679 - Velocità massima dichiarata: 25 nodi - Motorizzazione superiore:
2x2600 HP MTU 16V2000 CR - Autonomia (a 2.100 giri) mn 492 - Velocità massima
dichiarata: 29 nodi.



OCEAN KING

YACHT EXPLORER



ADRIATIC MARINE GROUP S.R.L. - Via Maestri del Lavoro, 50 - 30015 Chioggia (VE)
Tel. 041.5541647 - Fax 041.4969134 - info@oceanking.it

MC CONAGHY BOATS ADASTRA

SCHEDA TECNICA
Lunghezza: m. 42,50 - Larghezza: m. 16,00 - Pescaggio: m. 1,12/1,60 - Motorizzazione: 1.150 HP Caterpillar C18 + 2x110 HP Yanmar - Riserva acqua: litri 2.700 - Dislocamento a secco: kg. 49.000 - Velocità massima dichiarata: 22,5 nodi - Autonomia a 10,5 nodi: nm. 10.000 - Exterior Styling: John Shuttleworth Yacht Designs & Orion Shuttleworth Design - Architettura Navale: John Shuttleworth Yachts Designs - Structural Design: John Shuttleworth Yacht Designs & Applied Structural Analysis - Interior Design: Jepsen Design - Costruttore: McConaghy Boats.

15 milioni di dollari il costo, 43 metri la lunghezza e un design che affascina. "Adastra" apre nuove frontiere alla nautica da diporto più esclusiva ed elitaria. La prima cosa che colpisce è il design. In particolare il profilo della carena a trimarano. Profilata, snella, dichiaratamente aggressiva. "Adastra", questo il nome del super yacht, mascherà dietro tali forme aggressive e decise il suo baglio massimo da 16 metri e il suo peso in ordine di navigazione oceanica di 77 tonnellate, 2,8-7 delle quali costruite dalla riserva di acqua dolce e circa 3,2 dal combustibile. Di fatto, quindi, una massa tutto sommato contenuta, resa tale da un attento studio ai elementi finiti della struttura, per posizionare il materiale di costruzione solo là dove serve davvero, e un uso quasi maniacale dei materiali leggeri carbonio e pannelli sandwich in primis. La progettazione è in effetti durata cinque anni e ha coinvolto tutti i componenti dello yacht e tutte le sue possibili situazioni di impiego simulando i colpi contro le onde, gli effetti torsionali delle stesse se prese al traverso e le flessioni trasversali e longitudinali indotte da una navigazione forata. Ne è derivata una sovrastruttura in fibra di carbonio con honeycomb Nomex e uno scafo sandwich con una pelle in fibra di vetro e una di kevlar abbinate fra loro mediante schiumature interne o strutture a nido d'ape. Sandwich anche il mobilio interno di arredo, con una pelle esterna di rovere per impreziosire visivamente il tutto, e di fibra di carbonio tutto il resto, le scale, gli oblò e perfino le cerniere delle porte. Completamente affidata all'elettronica poi la navigazione. "Adastra" è un robot navigante, può essere pilotato anche in remoto e tutte le funzioni di bordo sono gestibili mediante un semplice smartphone o affidate a un computer teoricamente in grado di provvedere anche a modificare in automatico la rotta se questa va a portare verso situazioni di disagio o, peggio, di pericolo. L'area abitativa è strutturata su due livelli in grado di alloggiare fino a 15 persone, nove ospiti e sei di equipaggio, la lunghezza è di 42 metri e il dislocamento di 49 tonnellate a secco. A muovere il tutto provvedono tre motori, un Caterpillar C 18 da 1.150 cavalli che opera in crociera e ausiliari Yanmar da 110 cavalli luno per le navigazioni lente o le manovre.

Si segnalano il particolare sistema di ancoraggio basato su tre ancore guidate da argani a tamburo operanti per via idraulica in fibra di carbonio. L'ancoraggio principale è dato da una Bruce da 130 chili di peso portata sull'ala destra, a prua è prevista una seconda ancora da 80 chili mentre per bloccare la poppa è prevista una terza ancora inserita nell'ala di sinistra. "Adastra" è costato 15 milioni di dollari, è stato progettato dal designer John Shuttleworth, arredato da Jepsen Designs, di Hong Kong ed è stato costruito dai cantieri navali di McConaghy Boats, a Zhuhai, in Cina. È stato commissionato dal miliardario di Hong Kong Anto Marden che utilizzerà l'imbarcazione per spostarsi comodamente tra le due isole che possiede al largo delle coste dell'Indonesia. Per ulteriori informazioni: mcconaghyboats.com

A masterpiece is made out of masterpieces.



Numpita: 70 metres of extraordinary beauty. Rossinavi confirm themselves as boat builders capable of completing great works with the care and attention to detail that distinguishes the very best of made in Italy. A great work of art realised by a collaboration between designer and skilled craftsmen that renders every single detail unique.

IAG YACHTS 135' KINGBABY

SCHEDA TECNICA

Lunghezza ft.: m 41,00
- Lunghezza: m 9,00 -
Immissione: m 2,30
- Dislocamento: kg
280.000 - Motorizza-
zione: 2 MTU 12V4000
M73L - Velocità massi-
ma dichiarata: 21 no-
di - Velocità di crociera
dichiarata: 17 nodi - Ri-
serva carburante: ltrn
33.000.

Il "KingBaby" è il nuovo 135' custom del cantiere IAG Yachts. Dopo i successi ottenuti con il 127' "Primadonna" venduto in Florida e il 100' "Electra" venduto in Cina, IAG Yachts inaugura il 2012 con la vendita di questo 135' commissionato da un esperto "yachtsman" americano e che sarà costruito nel rispetto degli standard imposti dal RINA per i Charter Class.

Disegnato dall'italiana Reds, "KingBaby" prevede ben cinque ampie cabine ospiti per un totale di dodici posti letto, più una voluminosa suite matrimoniale posta sul ponte principale dove troviamo anche la zona pranzo e il salone principale. Il ponte superiore ospita una suggestiva sky lounge e si caratterizza per un layout tipo walkaround con passeggiata perimetrale, mentre sul sun deck troviamo un'ampia vasca Jacuzzi con area bar.

Lungo 41 metri, largo nove e pesante 280.000 chilogrammi, "KingBaby" sarà realizzato in vetroresina e adotterà una propulsione MTU 12V4000 M73L in grado di spingerlo fino alla velocità massima di 21 nodi.

Per ulteriori informazioni: IAG Yachts (América): Suite D, Portside Yachting Center; 1850 S. E. 17th Street; Ft. Lauderdale, Florida 33316, USA; tel. +1 954 6436386

IAG Yachts (Hong Kong): 2607, 26th Floor; ING Tower; 308 Des Voeux Road Central; Sheung Wan; Hong Kong; tel. +852 68540386; web: www.iagyachts.com - e-mail info@iagyachts.com



MOLTI SOGNANO IL DOMANI.
SOLO ALCUNI LO VIVONO OGGI.

PERSHING

BOOST YOUR VISION

GAMMA YACHTS 24 MEDITERRANÉE

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.: m 25,60
- Larghezza massima:
m 7,05 - Immersione
massima: m 1,70 - Ma-
teriale di costruzione:
acciaio/alluminio - Can-
tiere costruttore: Gam-
ma Yachts - Designer:
Vripack.

Progetto olandese e costruzione italiana per il nuovo Gamma 24 Méditerranée, ultimissimo modello del cantiere Gamma Yachts presentato sull'isola di Hainan, in Cina, alla fiera del lusso "Hainan Rendez Vous", che si è tenuta dal 5 al 8 di aprile di quest'anno. Sorella maggiore del Gamma 20, anche la 24 Méditerranée è frutto dell'esperienza dell'ingegneria navale olandese di Vripack, il marchio che dal 1961 fornisce i suoi servizi di design, architettura navale, costru-
zione e brokeraggio ad alcuni dei principali cantieri mondiali.

Guido Bonardini di Gamma Yachts, entusiasta di questo nuovo semi-custom yacht, dichiara: "È un momento davvero speciale per la nostra azienda. Abbiamo scelto il posto migliore che si possa immaginare per mostrarci al mondo. L'Asia è uno dei nostri mercati target". Mentre il designer di Vripack Pim Dijkman spiega le principali caratteristiche dell'ultima nata: "Abbiamo dato alla linea Gamma un look degno di nota". E infatti molte sono le caratteristiche simili tra i due modelli della famiglia, sulla 24 Méditerranée è stato esteso il flying bridge per dare agli ospiti ancora più spazio per prendere il sole ed è stato ampliato lo spazio riservato allo svago. Tuttavia anche la sorella maggiore riprende il layout caratterizzato da ampi spazi aperti già sperimentato sulla sorella più piccola, lo stesso vale anche per l'innovativa cabina equipaggio situata nella parte frontale.

Un altro importante dettaglio è la parte custom della barca, ovvero il suo interno totalmente realizzato da Vripack con un suo stile italo-olandese rifinito intorno all'armatore che è un emblema dell'artigianato europeo.

Per ulteriori informazioni: Gamma Yachts; via Nobile 135/D; 24059 Urgnano (BG); tel. 035 4183047; fax 035 4871663; web: www.gamma-yachts.it e mail: info@gamma-yachts.it

www



SD92

sanlorenzoyacht.com

Il segreto del nostro successo è un foglio di carta bianca. Quello che diamo a ogni nostro armatore.

SANLORENZO

Made-to-Measure Yachts

Since 1958

SL 62' - 72' - 82' - 88' - 94' - 104' - 108' | SD 92' - 110' - 122' | 38Exp | 40Allo | 46Steel



Sanlorenzo Adriatico

Lignano Sabbiadoro
via Monte Ortigara
Marina di Punta Fero - UD
Tel. (+39) 0431 71005

Bolzano Vicentino
via Gonda 25
Bolzano Vicentino - VI
Tel. (+39) 028 0971178

Sukosan
Menna Dalmazia
Sukosan - Croazia
Tel. +385 913143033

Tivat
Obala bb
Tivat - Montenegro
Tel. +355 52220199

Durazzo
L1, Taulantia square, 12/6
Durazzo - Albania
Tel. +355 52220199

Portorose
Obala 114b
Portorose - Slovenia
Tel. +386 41049889



GIANFRANCO
MEGGIATO

LOS ANGELES ART SHOW
01/10 al 22 gennaio 2012
ARTEKO NEW YORK
03/12 al 26 marzo 2012
ART BEIJING 2012
04/10 aprile al 2 maggio 2012



GIANFRANCO
MEGGIATO

ENERGENESI ART GALLERY
GALLERIA D'ARTE PORTOFINO
ERANCO SENESI FINE ART
GALLERIA IL NOVECENTO

VENEZIA - San Marco, Campo San Maurizio 2606 - Tel. +39 041 2413369
PORTOFINO - Piazza Martiri Olivetta, 7 - Tel. +39 0185 269122
CAPRI - POSITANO - RAVELLO - Piazza dei Mulini, 8 Positano - Tel. +39 089 675796
POLTU QUATU - Costa Smeralda, Arzachena - Tel. +39 338 8459975



di Stefano Colotti



BENETTI FEB 253

"Diamonds are Forever" è l'apoteosi del lusso declinato allo sforzo. Quattro ponti di sontuosità realizzati su misura per un armatore statunitense e sua moglie, già proprietari del cantiere Millennium Super Yachts.

Diamonds are Forever

Super yacht

John Staluppi è quello che si suol dire un "selfmade man". Del '47, nato nel New Jersey, partito dal nulla ha trasformato la passione per i motori e le automobili nella sua principale attività imprenditoriale e fonte di reddito, tanto da diventare nel corso degli anni uno dei più affermati dealer Honda di tutti gli States, nonché proprietario del rinomato museo di vetture d'epoca "Cars of Dreams". E non solo. Con le fortune ricavate dalla sua attività e per la sua passione per il diporto nautico e la pesca sportiva, negli anni '80 Staluppi ha dato vita al cantiere Millennium Super Yachts grazie al quale hanno solcato i mari modelli come il 140' "The World Is Not Enough" e il Christensen 163' tre ponti "Casino Royale". Per sé, invece, il tycoon e filantropo statunitense ha scelto di farsi realizzare un megayacht su misura dall'italiana Benetti, un 60 metri "quad deck" in acciaio e alluminio dal suggestivo nome "Diamonds are Forever", disponibile per il charter presso la Ocean Independence (www.diamondsyacht.com-www.oceayachts.com). Varato nel novembre 2011 e presentato in occasione del Miami Boat Show, "Diamonds are Forever" è nato dalla collaborazione tra lo staff del cantiere di Livorno e lo studio di interior design Evan K. Marshall, già autore dei precedenti yacht di Staluppi.

A caratterizzare questo quattro ponti, oltre alla bellezza estetica delle eleganti forme esterne, è sicuramente la ricchezza ostentata degli interni, con la maggior parte degli elementi dell'arredamento e della mobilia realizzata dall'olandese Mariëux su disegno di Evan K. Marshall. Gli ambienti sono arredati in uno stile classico in cui le tinte chiare e le numerose superfici a specchio ne enfatizzano l'aristocrazia e la luminosità. Le essenze principali impiegate sono il mirto, in una ricercata combinazione di cromo, e il Madrona, sovente chiamati a far da cornice a specchi o vetrate, alcuni decorati con vernici argentate e altri con incisioni all'acquaforte o cesellate, abbinati a paratie con applicazioni in foglia d'oro o d'argento. Per i "pavimenti", così come per i bagni, troviamo tre materiali e onici rari combinati

in diverse tonalità cromatiche a seconda del ponte.

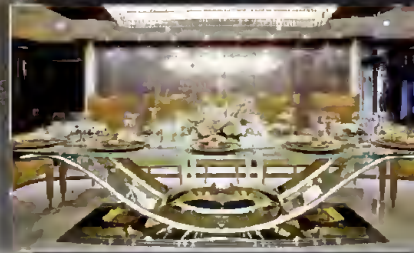
Il layout di quello principale si apre con un vasto salone con annessa sala da pranzo. Per apprezzare ulteriormente quest'area sono stati selezionati luminarie e candelieri della compagnia ceca Sans Souci, abbinati a lampade da tavola dell'italiana Il Normanno, impiegate come elementi di arredo anche su altri ponti. Gli intricati lavori in pietra che si incontrano su tutta la nave sono realizzati dalla Guido Menchini & Sons su disegni di Evan K. Marshall. A rendere suggestivo questo ambiente troviamo inoltre pannelli in vetro curvato, scolpiti nel retro, e verniciati a mano con un particolare colore che ne dona un elegante aspetto argenteo, e impreziositi anteriormente con cristalli Swarovski, più due quadri commissionati appositamente per richiamarsi al nome della nave. Proseguendo su questo ponte si accede al foyer principale dove troviamo l'ascensore e le scale per l'accesso agli altri ponti. Anche qui pannelli in vetro della Mariëux ornano l'ambiente insieme a quadri selezionati e due sculture art déco di Erté. A prora si accede all'area benessere con sala massaggi, sauna, gymnasium e stanza parrucchiera, poi a una suite Vip con vista a 180°, doppia cabina armadio e lussuoso locale bagno. Per trovare gli altri alloggi per gli ospiti bisogna scendere al ponte inferiore, dove sono disponibili tre suite matrimoniali e una doppia, tutte con il proprio locale bagno, mentre nell'area di prora, con accesso indipendente, si sviluppa il quartiere dedicato all'equipaggio.



BENETTI FB 253 Diamonds are Forever

DATI TECNICI

Lunghezza f.c.: m 60,80 - Larghezza massima: m 10,40 - Immersione massima: m 3,00 - Stazza Lorda: kg 1.100.000 - Riserva carburante: litri 135.000 - Riserva acqua: litri 20.000 - Motorizzazione: 2x1.850 HP Caterpillar 3512B - Velocità massima dichiarata a mezzo carico: 16 nodi - Velocità di crociera: 15 nodi - Autonomia a 12 nodi: nm 4.800 - Exterior Styling & Concept: Benetti - Interior Design: Evan K. Marshall - Materiali di costruzione: scafo in acciaio; sovrastruttura in alluminio - Classificazione: Lloyd's Register of Shipping + 100 AI SSC Yacht Mono G6 [+], LMC + LY2 + ICLL



Diamonds are Forever BENET III FB-253

Diamonds are Forever

L'appartamento armatoriale si sviluppa lungo la metà prodiera del ponte superiore, in una generosa area, con vista sul mare completa di ampio locale bagno con "accessori flottanti", dressing room e studio privato.

La porzione poppiera, invece, ospita una grande sky lounge a tutto baglio con salotto, angolo bar, tavolo da gioco e pianoforte. Considerata un'area rilevante, dove si concentra gran parte della vita di bordo, la sky lounge è riccamente arredata e impreziosita con inserti in madreperla, grafiche personalizzate e quadri che celano televisori a scomparsa. Ai quattro lati della stanza, inoltre, ispirate alla famosa piazza delle Quattro Fontane di Roma, sono state poste sculture art déco firmate Erte provenienti dalla "America Series", denominate rispettivamente "Liberty", "Fearless and Free", "Peace" e "Justice". Completa il ponte una zona pranzo interna che può essere aperta al cielo verso la parte esterna poppiera del ponte, con le porte scorrevoli elettriche che in questo caso la vanno a separare totalmente dalla sky lounge.

Tanta importanza è stata data ovviamente anche agli spazi esterni, soprattutto sui due ponti più alti, con il sun deck ad ospitare oltre alla wheelhouse un'area relax poppiera - completa di bar e piscina Jacuzzi - convertibile all'occorrenza in helipad. Il top deck, essendo raggiungibile con l'ascensore o attraverso le scale interne solamente se si possiede la chiave di accesso, è ad uso esclusivo dell'armatore.

A livello tecnico "Diamonds are Forever" è equipaggiata con una coppia di Caterpillar 3512B da 1.850 HP cadauno, a 1.600 giri al minuto, capaci di spingere questo colosso in acciaio e alluminio alla velocità massima di 16 nodi in condizioni di metà carico. Grazie a un serbatoio carburante di ben 135.000 litri, il motoryacht alla velocità di 12 nodi può percorrere sino a 4.800 miglia nautiche, mentre i serbatoi dell'acqua da 20.000 litri sono continuamente riempiti da un sofisticato impianto di desalinizzazione. La sala macchine include inoltre due generatori diesel della Northern Lights da 12,5 litri l'uno, più uno di emergenza da 6,8 litri. Divertimento e sicurezza sono garantiti inoltre dalla presenza di una mota d'acqua e di un tender da 7,50 metri nel garage poppiero, mentre un'ulteriore area tecnica prodiera ospita due jet ski e un rescue tender da 4,20 metri, senza dimenticare l'helipad "touch-and-go" sul sun deck per elicotteri fino a 3.000 chilogrammi di peso.

Per ulteriori informazioni: Azimut-Benetti; via Michele Coppino 104; 55049 Viareggio; tel. 0584 3821; fax 0584 396232; web: www.benettiyachts.it e-mail: info@benettiyachts.it



BENETTI FB 253





VITTERS Sarissa

42,6 metri di tecnologia d'avanguardia
per una nave a vela di sicuro riferimento
per performance e soluzioni di abitabilità.

Testo di Angelo Colombo - Foto di Tom Nitsch

design



Uno dei primati che Sarissa porta con sé è rappresentato dall'essere lo yacht a vela in carbonio più grande mai realizzato in Olanda. Ma il cantiere Vitters aveva già dato prova delle sue capacità in tal senso con altri yacht come per esempio Cinderella IV, sloop di 128' che si è imposto all'attenzione di tecnici e appassionati proprio per le sue caratteristiche costruttive. Anche in questo caso le linee guida del progetto erano tese alla realizzazione di uno yacht capace di esprimere performance molto elevate, per le quali è stato necessario contenere i pesi oltre che provvedere a una progettazione navale adeguata. Ma procediamo con ordine. L'armatore di Sarissa nelle sue richieste, dunque gli input che ha trasmesso in primo luogo ai progettisti, ha espresso la volontà di partecipare alle più importanti regate internazionali ovviamente disponendo di uno yacht capace di imporsi in termini prestazionali. Ma le richieste includevano anche la volontà di utilizzare lo yacht come barca di famiglia per la crociera, dunque, una barca che fosse al contempo confortevole e non eccessivamente complessa da condurre per poter avere a bordo personale in numero adeguato. Tutto questo è abbastanza comune quando un armatore con le idee molto chiare intende realizzare una nuova nave a vela di tali dimensioni, il difficile per progettisti e cantiere è arrivare alle soluzioni migliori per poter soddisfare tutti i requisiti richiesti, e migliori significa con qualcosa in più di quanto è stato fatto finora. Con Sarissa Vitters e il team di progettisti di altissimo livello coinvolti in questa avventura hanno sicuramente varcato la soglia del "già visto", sviluppando numerose soluzioni che fanno di questo yacht un cruise/race decisamente d'avanguardia. Uno degli aspetti fondamentali che esprimono questo aspetto è per esempio la possibilità per Sarissa di navigare con due differenti configurazioni del piano velico. In pratica può essere dotata o delle due vele triangolari convenzionali, oppure di una randa con un importante allungamento nella parte alta che gli permette di disporre del 20% di superficie in più per le esigenze di regata. Il tutto mantenendo inalterato l'assetto delle manovre, il che ha richiesto un'ingegnerizzazione tale da adattare un sistema di gestione che permettesse di ottenere in entrambe

SarissavITTERS

SCHEDA TECNICA

Lunghezza ft: m 42,60 - Lunghezza al galleggiamento: m 38,80
- Lunghezza massima m 8,60 - Immersione m 4,0/6,2 - Dislocamento: kg 140.000 - zavorra: kg 38.000 - Superficie velica: mq

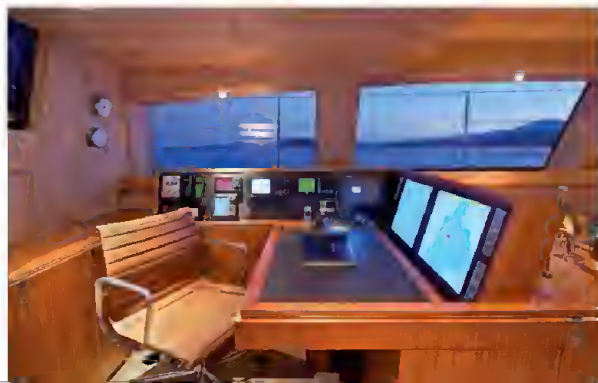
1.000 - Materiale di costruzione: carbonio - Altezza albero: m 5,6 -
Materiale costruzione albero e boma: carbonio - Motorizzazione:
1x490 HP Caterpillar C12 DITA - Riserva carburante: litri 12.000
- Designer: Tripp Design - Interior design: Rhoades Young Design

Sarissa



Sarissa VITTERS

del rendimento. Anche lo scafo ha richiesto un lavoro di progettazione molto complesso, in quanto è stato studiato per poter ottenere il massimo possibile di rendimento idrodinamico in funzione degli obiettivi progettuali e al contempo una solidità strutturale che fosse in grado di garantire sicurezza anche nelle traversate atlantiche più difficili. Louis Hamming, direttore generale del cantiere, ci ha confidato che Sarissa ha richiesto tanto lavoro di confronto tra tutte le figure professionali coinvolte, compreso chi ha realizzato lo scafo in carbonio, Green Marine, al quale erano di volta in volta richieste soluzioni strutturali adeguate alle modifiche derivate dagli studi eseguiti dal team per raggiungere i risultati ricercati. Una sfida eccitante, così il manager olandese ha descritto il lavoro per Sarissa, dalla quale tutti si aspettano eccollanti risultati sportivi. Fare un'analisi delle soluzioni tecnologiche studiate su Sarissa per arrivare alla sua costruzione richiederebbe molto più spazio, anche se, sarebbe un esercizio decisamente eccitante. Un'altra delle caratteristiche che meritano di essere evidenziate riguarda le appendici, in particolare la chiglia mobile che permette di passare da un pescaggio di 6,2 m a quello ridotto di 4,0, con i numerosi vantaggi intuitivi tanto nella navigazione con chiglia completamente immersa quanto per la necessità di disporre di valori di pescaggio che permettano l'ingresso in porti, baie e canali altrimenti inaccessibili. Una nota che ci è arrivata in redazione dal designer, Tripp Design, ci informa che tutto a bordo di Sarissa è stato concepito per essere efficiente in termini di conduzione della nave e al contempo a misura d'uomo, dunque, non un racer estremo ma uno yacht



che nonostante le prestazioni che è in grado di esprimere mantiene le proporzioni a misura d'uomo. Come affermato dallo stesso studio di progettazione, Sarissa esprime la combinazione perfetta tra il massimo del lusso e del comfort con performance avanzate. Per quanto riguarda gli interni, progettati da Rhoades Young Design, dopo le puntualizzazioni del caso sull'esigenza di instaurare un rapporto con il cliente per riuscire a proporgli ciò che a lui più confacente, il professionista ci ha informati che questo yacht è stato disegnato per una famiglia giovane che intende vivere a bordo grandi avventure. Per questo ogni cosa tiene conto di permanenze prolungate di armatore e ospiti e gli ambienti sono stati sviluppati per essere accoglienti come una casa di famiglia pur risultando moderni. Anche questo professionista, come tutti quelli dei quali abbiamo raccolto in questo caso le testimonianze, ci dice che il rapporto con il cliente è stato molto dall'inizio alla fine. Tale circostanza ha dato luogo ad ambienti e soluzioni di arredamento aderenti in modo deciso alle esigenze e al gusto del suo armatore, ma che alla fine ci dicono, ma abbiamo riscontrato anche noi dall'analisi dei materiali progettuali, sono risultati efficaci anche come sviluppo di concetti dati ormai per scontati. Dalla pianta si intuisce subito quale può essere uno degli elementi che su Sarissa compaiono in modo originale nella disposizione degli ambienti, ossia, la presenza del locale bagno all'interno delle cabine, che risultano integrati contribuendo a fornire la sensazione di grande spazialità. La zona armatore/ospiti si trova a poppa, dove la suite armatore, dotata di accesso privato dal pozzetto oltre ad accesso sul corridoio centrale condiviso con le altre cabine, si sviluppa sull'intera larghezza dello scafo. Sulla sinistra si trova una cabina dedicata ai bambini con due letti gemelli, in comunicazione mediante il locale bagno condiviso con la cabina dedicata alla tata. Sulla dritta troviamo una cabina ospiti dotata di letto matrimoniale e bagno riservato. La porzione centrale della nave è dedicata





Sarissa VITTERS

alla sala macchine e agli impianti di bordo, mentre la zona prodiera offre uno studio di grandi dimensioni che può essere utilizzato come ulteriore cabina ospiti dotata di bagno privato, un salone, la cucina e la zona pranzo. L'estremità prodiera è dedicata all'equipaggio, che dispone di mensa, lavanderia, cabina del comandante con letto matrimoniale e bagno riservato, due cabine marinai con letti sovrapposti e bagni dedicati. La porzione centrale, a un livello rialzato e all'interno della tuga volutamente contenuta in altezza in relazione alle dimensioni dell'insieme, troviamo un'ulteriore salone con divani, tavolo, impianti multimediali e una vista decisamente accattivante, contrapposto a una zona bar/intrattenimento a poppavia della quale si trova la plancia al coperto. Ci sarebbe molto altro da dire su una nave simile, ovviamente dobbiamo rispettare gli spazi che abbiamo a disposizione e quindi ci limitiamo a quanto abbiamo cercato di trasmettervi sin qui, anche se, speriamo di essere riusciti a evidenziare l'elevato contenuto di tecnologia progettuale e costruttiva che distingue questo sloop.

Per ulteriori informazioni: Vitters Shipyard B.V.; Sluiseweg 33; 8064 PD Zwartsloot, The Netherlands; tel: +31 0 383867145; fax: +31 0 383868433; e mail: info@vitters.com - sito web: www.vitters.com



Sloop

IL REFIT DI "ANGARA" (EX "AVISO HELA") STORIA DI UNA RINASCITA

di Andrea Mancini

"Angara", è così che si chiama dal 13 maggio del 1946 questa nave quando divenne lo yacht di stato della ex Unione Sovietica. Una nave di circa 100 metri di lunghezza e 2.520 tonnellate di dislocamento che ha visto sul suo ponte passeggiare capi di stato, personaggi dell'alta aristocrazia di tutto il continente, uomini di scienze, finanche Yuri Gagarin, il primo uomo andato nello spazio. Una nave che ha visto la storia, a volte una storia anche ingombrante, come quando durante la guerra sulla sua poppa sventolava la bandiera del terzo Reich e nei suoi saloni si svolgevano le riunioni fra Hitler ed i suoi fedelissimi. Allora la nave si chiamava "Aviso Hela" e, si dice, fosse la preferita di Adolf Hitler anche perché le iniziali della nave coincidevano con le iniziali del Führer: A.H. La nave, varata nel 1938, entrò in servizio nel 1940 come Nave Comando e Supporto Sommergibili per la Marina del terzo Reich al comando del Grandammiraglio Karl Dönitz divenuto poi il successore di Hitler e presidente del Reich, anche se solo per pochi giorni. E pare che proprio dal ponte dell'Aviso Hela il Grandammiraglio Karl Dönitz comandasse gli attacchi "a branco di lupi" della flotta U-boot tedesca, quella tecnica, divenuta poi tristemente famosa durante il secondo conflitto mondiale, in cui le navi di scorta ai convogli mercantili britannici venivano neutralizzate grazie al raggruppamento di diversi sommergibili in formazioni di attacco in grado di sopraffare e disorientare le difese, attaccandole da più direzioni contemporaneamente.

Ma dopo essere stata una icona del regime nazista e dopo i fasti del secondo dopoguerra, dopo aver visto sul suo ponte i potenti di mezzo mondo, la nave, a seguito della caduta del Muro di Berlino e della disgregazione dell'ex Unione Sovietica, fu dismessa nel 1989 ed abbandonata in porto semiconosciuto del Baltico, fino al 2007 quando l'imprenditore edile di Caserta ingegner Crispino, si è fatto promotore, insieme ad importanti imprenditori russi, di una delle più grandi operazioni di refit per restituire la nave al suo antico splendore, trasformandola in uno yacht ad uso commerciale e privato con dieci suites destinate alle più importanti personalità dei nostri tempi. I lavori inizieranno a breve a Sebastopoli, in Crimea, ma il cervello di quest'impresa è tutto italiano: coordinati dal Capo Commessa ingegner Fausto Corradini, si stanno occupando



In alto a sinistra, tra dei protagonisti della rinascita del M/Y "Angara" mentre studiano i disegni della nave originale: al centro l'ingegner Crispino, a destra l'ingegner Grasso e a sinistra l'ingegner Regentin. A destra, il team dei progettisti al completo.

Il refit di "Angara" (ex "Aviso Hela") Storia di una rinascita



di riprogettare la nave lo studio di ingegneria navale Navirex dell'ingegner Mario Grasso e lo Studio dell'ingegner Francesco Rogantin. E per saperne qualcosa di più di siamo rivolti proprio all'ingegner Mario Grasso, uno che questa nave la sta studiando da oltre un anno. Come si sta sviluppando il vostro lavoro?

Per quanto riguarda il lavoro di progettazione, noi ingegneri italiani stiamo curando tutta la progettazione, sia generale che esecutiva di dettaglio, mentre un team Russo si occuperà dell'assistenza e sorveglianza dei lavori sul posto. L'estate scorsa abbiamo consegnato tutto il progetto preliminare comprensivo delle prove di rimorchio in vasca fatte a Vienna, che sono state effettuate non tanto per valutare le prestazioni ma per verificare gli effetti delle controcarene, se generavano qualche strano treno d'onda che poi avrebbe potuto disturbare la navigazione.

Quindi la nave è stata modificata aggiungendo delle controcarene?

Appena abbiamo visto la nave, che pure ha delle forme molto belle ed una linea elegante e gradevole, ci è saltato subito all'occhio che poteva avere problemi di stabilità. Ho subito posto il problema all'ingegner Crispino che, essendo una persona molto sensibile a tutti i problemi di ordine tecnico che poniamo, è riuscito a trovare la documentazione originale di quando la nave fu progettata nel 1938, comprese le prove in mare del 1940, durante le quali la nave raggiunse una velocità di 18-19 nodi, che più o meno corrisponde a ciò che abbiamo trovato nei test eseguiti nella vasca di Vienna con una potenza di circa 8000 cavalli. Dalla stessa documentazione abbiamo avuto conferma delle nostre impressioni di mancanza di stabilità della nave, almeno in relazione agli standard odierni al momento delle prove l'altezza metacentrica era di 90 cm a pieno carico e soli 60 cm a nave scarica. Ora dovendo ristrutturare la nave e presumibile che il baricentro si sposterà in alto per effetto della nuova distribuzione dei pesi. Inoltre è sempre bene avere un ulteriore margine di sicurezza perché in corso d'opera all'armatore verrà sicuramente l'idea di aggiungere qualcosa a bordo che, ovviamente, dovrà essere posizionato in alto con la conseguenza che il baricentro si alzerà

ulteriormente. Una soluzione poteva essere quella di aggiungere zavorra, ma non è una soluzione molto efficiente perché l'altezza metacentrica aumenta molto poco mentre, di contro, diminuisce il bordo libero che rappresenta sempre un elemento di sicurezza.

STORIA DI UNA NAVE TESTIMONE DI UN MONDO CHE NON C'È PIÙ

La nave "Angara" è stata diretta testimone di anni ormai passati alla storia, ospitando a bordo nelle sue cabine esclusive personaggi che sono stati protagonisti del recente passato. Ripercorriamo la storia.

19 giugno 1937 - firma del contratto di costruzione di una nave postale con il cantiere di Amburgo "H. C. Stulcken Sohn".

23 novembre 1937 - inizio della costruzione;

29 dicembre 1938 - varo della nave: 2520 tonnellate di dislocamento, 98,5 metro di lunghezza per 12,7 di larghezza, con un equipaggio di 244 persone, 4 motori MAN per complessivi 6300 HP spingevano la nave a una velocità massima di 18 nodi;

16 ottobre 1940 - consegna della bandiera. L'unità entra in servizio come nave comando della flotta sommergibile tedesca (U-BOOT) al comando del Grandammiraglio Karl Dönitz, assumendo il nome "HELA". Successivamente, essendo la nave ufficialmente classificata come postale, cioè "aviso" in tedesco, iniziò ad essere chiamata "AVISO HELA", forse anche in onore di Adolf Hitler le cui iniziali corrispondevano con quelle del nome della nave;

Durante la II guerra mondiale la nave era armata con 2 cannoni da 105 millimetri, e 2 mitragliatrici antiaeree da 37 e 20 millimetri;

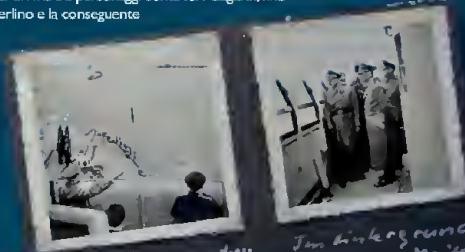
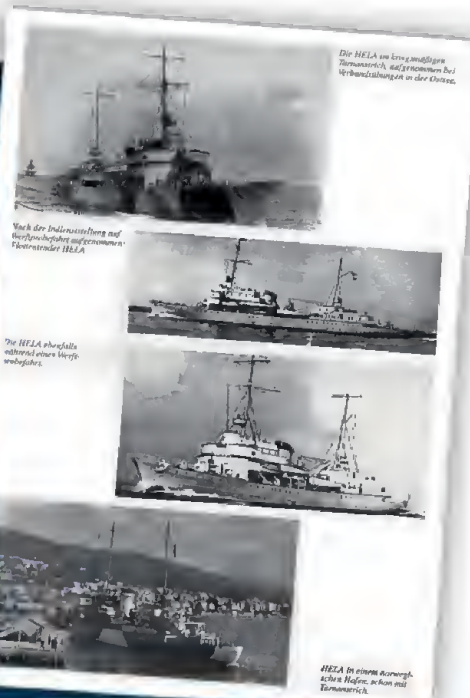
In quegli anni a bordo erano frequenti le riunioni fra Hitler ed i suoi fedelissimi nel salone principale, e soprattutto nelle quattro cabine extra lusso, hanno soggiornato per settimane, durante crociere di lavoro, capi di stato maggiore e generali come Himmler, Goebbels, Goering;

Alla fine della guerra, con la disfatta tedesca, la nave passò di proprietà dell'Unione Sovietica che la inserì nella sua flotta: la bandiera con la falce ed il martello fu issata per la prima volta il 20 gennaio del '46;

il 29 marzo 1946 la nave entrò a far parte della flotta sovietica sul Baltico e, il 13 maggio 1946, assunse il nuovo nome "ANGARA".

Successivamente la nave fu utilizzata alternativamente come yacht di stato dell'URSS o come nave comando della flotta del Mar Nero, ospitando a bordo la nomendatura di mezzo mondo, re e capi di stato, artisti e scienziati, a partire da Stalin, Kruscev, Breznev, Gorbaciov ed altre personalità del regime sovietico, per arrivare a personaggi come Yuri Gagarin, fino al crollo del muro di Berlino e la conseguente disfatta dell'Unione Sovietica;

La nave è rimasta abbandonata dal 1992 al 2007 quando fu acquistata dall'ingegner Crispino. Crispino che guida la cordata di imprenditori italiani e russi che ne hanno deciso il recupero.



Sopra, immagini d'epoca della "Aviso Hela". A fianco, Adolf Hitler a bordo della nave "Aviso Hela" mentre saluta la corazzata Blücher che parta per la sua prima ed unica missione di guerra.

Il refit di "Angara" (ex "Aviso Hela") Storia di una rinascita



Ed allora cosa avete deciso?

Abbiamo deciso di allargare la nave tramite l'applicazione delle controcarene, una soluzione che non si usa nel campo del diporto ma che, in altri campi come quello delle navi militari, è stata, ed è, frequentemente utilizzata. Le controcarene, che altro non sono che dei volumi aggiunti esternamente allo scafo in corrispondenza del galleggiamento, nel nostro caso aumenteranno l'originaria larghezza al galleggiamento di 12,7 m portandola a 14 m, mentre la stabilità della nave migliorerà molto. Per di più con questo espediente risolveremo anche qualche aspetto riguardante la compartimentazione che deve essere studiata in caso di falla, compartimentazione che potrebbe presentare aspetti critici in relazione all'enorme salone a tutto baglio, lungo 25 metri, richiesto dall'armatore e che fa riserva di stabilità che ci forniranno le controcarene ci aiuterà a risolvere. In questo modo abbiamo guadagnato circa 1 m di altezza metacentrica, siamo ora a circa 1,60 m anche se già

M/Y 100 m "ANGARA"
(ex "AVISO HELA")
SCHEDA TECNICA
Lunghezza massima: m 100,00 - Larghezza massima: m 14,00 - Immersione: m 3,80 - Dislocamento a pieno carico: kg 2.500.000 - Propulsione: 2 motori elettrici da 3.000 kW cad. - Generatori: 4x1.760 kW + 1x388 kW 690 V 60Hz - Velocità massima: 18 nodi - Velocità di crociera: 15 nodi - Autonomia a 12 nodi: 5.000 nm.

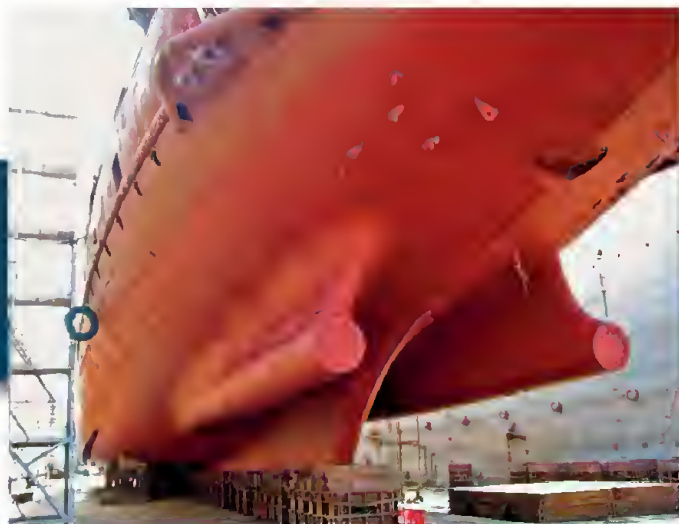
ora so che questo valore si ridurrà per effetto dei pesi che saranno messi in alto in conseguenza delle nuove disposizioni, dei nuovi arredi ed allestimenti, come ad esempio della piscina sul ponte di coperta che conterrà 50 m³ e che prima ovviamente non c'era, oppure dei saloni che si stanno spostando verso l'alto. Tutti questi interventi prevediamo innalzeranno il baricentro di almeno mezzo metro, ma forse più.

Ma questi interventi non modificheranno l'estetica della nave, aspetto invece da salvaguardare rigorosamente in un lavoro di refit così importante?

La linea originale sarà recuperata integralmente perché le necessarie modifiche per adeguare la nave alle nuove necessità sono state studiate per essere poco evidenti, anche si tratta di modifiche importanti dal punto di vista strutturale e funzionale come ad esempio le controcarene che, con la nave in acqua, non si noteranno nemmeno. La sovrastruttura poi verrà rifatta completamente, però ricalcando le linee originali, per quanto possibile. Infatti, alcune modifiche saranno necessarie, ad esempio per far posto all'elicottero un ponte sarà modificato ed esteso, ma è inevitabile. Avremo anche la necessità di spostare gli alberi ed il fumaiolo che su una nave è un elemento importante nel caratterizzarne la sua fisionomia ma, in ogni caso, la linea esterna rimarrà abbastanza simile.

Una nave di quel periodo è caratterizzata, oltre che dalla linea, anche dagli elementi imbarcati, a partire dagli armamenti.

Intenderemo anche di recuperare quanto più possibile gli elementi originali proprio al fine di mantenere inalterata la fisionomia della nave, una nave da guerra degli anni '40, a partire proprio dagli alberi e dal fumaiolo, ma anche cercando di recuperare elementi meno visibili e di minor impatto. Ad esempio le catene delle ancore sono tuttora quelle originali marchiate con il simbolo del terzo Reich e noi vorremmo mantenerle, anche perché sono in ottime condizioni. Le verificheremo insieme al RINA e vedremo se sarà possibile. Per quanto riguarda invece gli armamenti imbarcati, cannoni, mitragliere, sarebbe stato bello lasciare qualcosa (ovviamente non funzionante) per rendere ancor meglio il look retrò della nave, ma purtroppo tutto è stato portato via nel tempo. In ogni caso, dove sarà possibile si ricostruirà. Ad esempio i due tender previsti saranno due imbarcazioni appostamente ricostruite, il più possibile simili a quelle dell'epoca. Ovviamente, pur cercando di mantenere inalterato il suo look ed il suo fascino

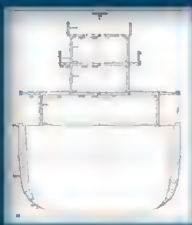


Le controcarene del nuovo M/Y "Angara" completamente integrate nello scafo risultano esteticamente "invisibili".



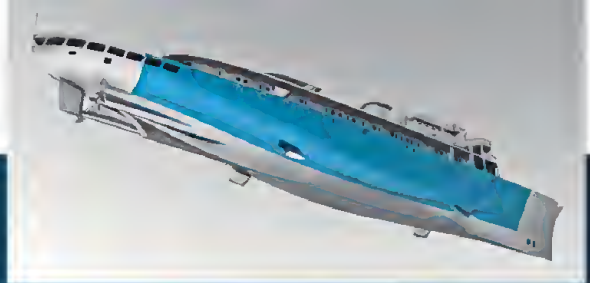
Il refit di "Angara" (ex "Aviso Hela") Storia di una rinascita

Nella figura a destra è evidenziata in azzurro l'estensione della controcarene sul M/Y "Angara", mentre il disegno sotto, mostra una sezione tipica dello scafo modificata con la controcarene.



LE CONTROCARRENE: UN ESPEDIENTE PER RISOLVERE PROBLEMI DI STABILITÀ

La stabilità è la proprietà che ha un qualsiasi oggetto galleggiante, tanto più una nave, a riprendere la propria posizione dritta dopo che una qualsiasi causa perturbatrice, ad esempio un'onda, l'abbia inclinata. Di conseguenza una nave non dovrebbe mai avere problemi di stabilità. A volte però questi problemi, che a bordo possono insorgere in modo improvviso ad esempio quando c'è una falla oppure si imbarca troppo peso e troppo in alto, nascono per esigenze legate ad una sua diversa destinazione d'uso che determina magari dei lavori di trasformazione che modificano la distribuzione dei pesi prevista dal progetto iniziale. Ma possono nascere anche dal semplice cambiamento della missione della nave, come nel caso del M/Y "Angara". In questo caso in realtà non si tratta di veri e propri problemi di stabilità, legati quindi alla sicurezza della nave, ma più di problemi legati al comfort di bordo che si richiede con il nuovo utilizzo come yacht della nave. La nave infatti ha navigato per oltre 70 anni e non si può proprio dire che non sia sicura, ma certamente gli standard di comfort che si richiedevano 70 anni fa sono ben diversi da quelli attuali. Ecco quindi l'esigenza di aumentare la stabilità per limitare le oscillazioni di rollio, sia in ampiezza che in velocità, e migliorare così il comfort a bordo. L'aumento della stabilità si può ottenere in due modi, o abbassando il baricentro oppure allargando la nave, ma entrambe le soluzioni hanno delle controindicazioni. Abbassare il baricentro significa generalmente aggiungere zavorra in basso, sul fondo dello scafo, come nel caso del M/Y "Angara" per il quale l'esigenza di mantenere inalterata l'identità della nave avrebbe determinato l'impossibilità di togliere peso in alto eliminando ponti o utilizzando materiali più leggeri. Si tratta di una soluzione semplice



ed economica che ha però il grande difetto che il dislocamento aumenta significativamente e, di conseguenza, diminuisce l'efficienza propulsiva (aumentano i consumi, diminuisce la velocità). Allargare la nave costruendo delle controcarene è invece più oneroso a livello costruttivo, ma la perdita di efficienza propulsiva è decisamente minima. Allargando la nave aumenta il braccio di leva con cui il dislocamento stesso della nave agisce quando la nave si inclina e si ottiene un aumento della cosiddetta coppia di stabilità (tecnicamente aumenta l'altezza metacentrica). Abbiamo quindi accennato alle controcarene come elemento che allarga la nave, ma cosa sono in concreto? Come dice la parola stessa non sono altro che una ulteriore pelle che si sovrappone alla carena originale da cui è distanziata grazie a delle strutture. Si tratta ovviamente di uno spazio inutilizzabile che permette però di creare il volume di spinta necessario ad aumentare la stabilità. Il volume delle controcarene, per rispondere meglio alla sua funzione, dovrà il più possibile essere concentrato nella zona di galleggiamento dove la larghezza della nave è massima, ma ovviamente dovrà essere raccordato con le forme dell'intera carena. Ecco perché le controcarene del M/Y "Angara" si estendono per circa il 70% della lunghezza della nave e per tutta la murata, come si vede dalle figure.

Le figure in basso, mostrano i grafici di stabilità della nave nelle condizioni originali (dati risalenti al 1940) e della nave ristrutturata con le controcarene, sia in condizioni di nave scarica che a pieno carico. Il braccio di stabilità (righting arm) è il braccio di leva che, moltiplicato per il dislocamento della nave, fornisce la coppia di stabilità, cioè quella coppia che permette alla nave di riprendere la sua posizione dritta. Le curve mostrano, oltre all'evidente

aumento di stabilità per i normali angoli di lavoro di una nave, il cambiamento della concavità della curva di stabilità con le controcarene che offrono una resistenza allo sbandamento sempre maggiore all'aumentare

dello stesso. Nella tabella di naplago a sinistra, è interessante notare anche come il valore di altezza metacentrica GM, che fornisce la stabilità iniziale della nave, aumenti di oltre 3 volte per la nave scarica e di circa il doppio volte per la nave a pieno carico.

	Dislocamento	Assetto	Altezza metacentrica GM
Condizione Light Ship (nave originale)	2031 t	0.53° appiamento	0.562 m
Condizione Light Ship (nave con controcarene)	2085 t	0.39° appiamento	1.677 m
Condizione Full load (nave originale)	2482 t	0.36° appiamento	0.908 m
Condizione Full load (nave con controcarene)	2499 t	0.25° appiamento	1.704 m

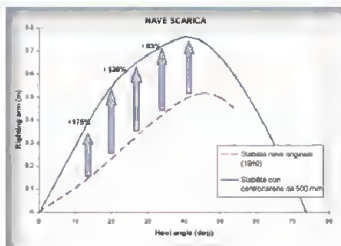
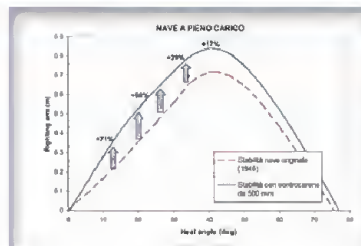
no, la nave sarà una nave moderna?

Ovviamente! Dal punto di vista tecnico la nave sarà dotata dei più moderni sistemi forniti dalla tecnica attuale come, ad esempio, due bow thrust a prora ed un sistema di stabilizzazione a zero speed dotato di una doppia coppia di pinne stabilizzatrici. La propulsione poi sarà completamente rinnovata, con l'utilizzo di una soluzione diesel elettrica con linee d'assi ed eliche a pale orientabili. Con questa configurazione la velocità massima sarà di circa 18 nodi, la velocità di crociera 15 nodi, mentre alla velocità economica di 12 nodi l'autonomia sarà di circa 5.000 miglia. Se poi la linea esterna subirà pochi cambiamenti rispetto alla nave originale, gli interni saranno completamente rivisti, in particolare con l'adozione di un mega salone di 25 m x 10 m, con scale importanti ed ascensori, e con suite per 12 ospiti. Parliamo anche delle condizioni in cui si trova attualmente la nave

Abbiamo verificato, eseguendo dei test sullo spessore delle lamiere, che le strutture sono in buone condizioni, anche perché, dopo essere stata acquistata dalla marina Russa, a Sebastopoli sono stati eseguiti lavori di manutenzione e miglioria. Quindi lo scafo avrà bisogno di poco lavoro. In più, facendo le controcarene avremo la sicurezza sia in termini di riserva di stabilità che di aumento della robustezza complessiva della nave. Addirittura avremo un doppio scafo che offre una grande sicurezza per eventuali falle d'olio fuoriuscite di oli e combustibili. I ponti invece saranno ricostruiti.

Acciaio o Alluminio?

Tutte le sovrastrutture saranno ricostruite in acciaio come quelle preesistenti, anche se tutti



avremmo preferito l'alluminio per questioni di peso e stabilità. Ma è stata una scelta obbligata di ordine economico per via dei costi, estremamente vantaggiosi, praticati dal cantiere Russo dove verranno eseguiti questi lavori, cantiere che lavora molto bene l'acciaio ma non l'alluminio. Come si svilupperanno i lavori, con quali tempi?

La nave, dopo che è stata eseguita una prova di stabilità nelle condizioni attuali, è stata spostata a terra, sempre a Sebastopoli a pochi metri da dove si trovava prima, per poter lavorare al meglio fino ad almeno la fine di tutte le parti in ferro, della parte tubiera e dell'apparato motore. E forse anche dell'impianto elettrico. Così, dopo che la nave sarà galleggiante e funzionante, fiderà quella di spostarla e portarla in Mediterraneo, in Francia o forse in Italia, o Turchia, ancora non si sa, in modo da concludere gli allestimenti ed avere la garanzia di un lavoro di qualità. In Ucraina il ferro lo lavorano bene, mentre non hanno esperienza nelle lavorazioni su yacht di lusso. Dovremo quindi aspettare ancora un bel po' di tempo prima di rivedere questa affascinante signora del mare fendere le onde con la sua prora snella e riveder sventolare una bandiera sulla sua poppa londa dalle linee così retrò, linee eleganti di un tempo passato. Ma sicuramente ne varrà la pena!



CRN 43

di Marco Troccoli

Superyacht

LADY TRUDY

Una signora
amante dei colori

Lady Trudy

CRN 43

La nuova creazione del cantiere navale di Ancona è stata varata a marzo e ora è finalmente pronta per accogliere a bordo il suo armatore. CRN, brand del gruppo Ferretti, ne ha appena completato l'allestimento interno e la presenta al pubblico: Lady Trudy, una nave da diporto dislocante con bulbo, lunga 43 metri, larga 8,6 e sviluppata su quattro ponti. Il suo design sobrio gli conferisce quel layout dal gusto classico oggi sempre più di moda tra i grandi motoryacht dislocanti. Le sue linee tradizionali ed eleganti, derivano da una collaborazione dell'ufficio tecnico CRN con lo studio Zuccon International Project, il quale ne ha curato sia le linee esterne sia la compartimentazione interna. Ciò che la distingue da molte delle sue concorrenti, è il pregio di essere totalmente realizzata in materiale composito.

CRN 43 Lady Trudy è più leggera dunque, ma è in grado di ospitare comodamente 10 passeggeri in cinque cabine ospiti, compresa la suite armatoriale. È uno yacht dalla sagoma imponente ma al contempo filante, che si fa notare per gli ampi spazi che la caratterizzano dentro e fuori, come i pozzetti semicoperti a poppavia del ponte di coperta e del ponte superiore, e l'esteso sun deck che ne ricopre la grande tuga. Il design gioca con la plasticità dei materiali e dei colori, attraverso effetti ottenuti da contrasti di luce e cromatismi come lo stacco del colore bianco della tuga dall'intenso grigio perlato del grande scafo, che alleggerisce l'impatto visivo e preserva la sobrietà del design pur dotato di volumi importanti. La peculiarità di ogni suo ponte è quella di distinguersi per un colore predominante. Cominciando dal più alto, il sun deck appunto, sul quale prevalgono grigio e rosso, per poi scendere su un upper deck dove dominano il blu e il bianco e arrivare al main deck con il bianco e il rosso. Quest'ultimo inoltre, è dotato di quattro poltrone di legno e middolino marrone scuro e un tavolino in mogano che staccano dal bianco del grande divano strutturale di poppa, a sua volta decorato con fantasiosi cuscini della collezione Mastro Raphael. E se è vero che anche l'occhio vuole la sua parte, non di meno il resto del corpo chiede soddisfazione per le proprie necessità. Per questo si può apprezzare la vita conviviale all'aperto sull'upper deck, dove troviamo un grande tavolo da pranzo ellittico in legno bianco laccato che può ospitare 12 commensali. Sulla sinistra un lungo mobile elettrodomestico terrà in fresco le bibite o riscalderà le vivande destinate ad armatore e ospiti. Ma il vero punto di forza di questo yacht è l'ampio sun deck attrezzato al di sopra di tutto e totalmente investito di teak. I progettisti



dichiarano che grazie alla robustezza del rinforzo strutturale e al suo caratteristico allungamento verso poppa, può ospitare una pista di atterraggio per il touch-and-go dell'elicottero. Certamente potrebbe essere una utile alternativa a questo allestimento lounge con lettini prendisole e coffee table, ma per ora gustiamoci la sua ampia zona living incentrata su un grande divano con tavolo e american bar coperti da tendalino mobile, al di sopra della quale domina



l'imponente torretta con le antenne e le luci di coronamento. Se non dovesse bastare poi, a prora vi si trova la vasca jacuzzi e un grande prendisole con doppio divano semicircolare e un tavolino rotondo a scomparsa. Il layout interno è anch'esso caratterizzato da ambienti ampi in cui spazio e luminosità risaltano grazie ai colori dei tessuti e a un arredamento made in Italy con un pizzico di stile d'oltreoceano. Tanta luce dunque, data soprattutto alle grandi vetrine che percorrono in lunghezza i vari livelli della tuga. Il layout interno con le sue decorazioni sono stati ideati da CRN insieme all'armatore, nel rispetto della tradizione dei marchi del gruppo Ferretti di customizzare, in tutto o in parte, i dettagli secondo la volontà della clientela. Il cantiere ha infatti dichiarato, che questi rappresentano "un tuffo nell'atmosfera coloniale americana, con richiami romantici allo stile Hampton particolarmente amato dall'armatore". La







dy Trudy, pur essendo una nave, comoda e lussuosa non scade come spesso accade a questo tipo di superyacht in quegli eccessi inutili o addirittura fuoriluogo, come lo spreco di spazio o lo sfarzo troppo ostentato. La sua eleganza è caratterizzata proprio dalla semplicità delle sue linee, sia fuori sia dentro. I dettagli non scadono mai nella pesantezza o nel kitsch. Le cabine ospiti hanno una piacevole essenza di frassino bianco con dettagli e decorazioni in mogano. Ognuna di esse è caratterizzata da un colore, proprio come i tre ponti all'aperto. Questa volta però, i giochi cromatici ottenuti attraverso le varie sfumature sono legati ad una località della costa americana. Così la cabina VIP e dritta verso prua è improntata al giallo e ispirata a Newport, mentre quella degli ospiti a poppavia è a dritta al verde di Cape Cod, la cabina ospiti Mystic a poppavia sinistra privilegia invece il rosso e l'ultima, Nantucket a poppavia sinistra, il blu. Cotone e lino a profusione per le decorazioni di tutto l'interno della barca. Le stoffe, opportunamente stropicciate, rendono l'atmosfera morbida e rilassante. Le testate dei letti sono rivestite con un bel tessuto Ralph Lauren con motivi marini e anche i pavimenti delle cabine sono foderati da colorate e fantasiose moquette in tinta con i temi di ciascuna di esse. Nei bagni, uno per ogni cabina, i pavimenti sono in frassino bianco a listoni e teak, mentre i lavabi sono in pietra grigia antracite. Sempre nel lower deck, a poppavia estrema troviamo un'ampia zona fitness firmata Technogym, anch'essa con bagno dedicato, che si affaccia sulla spaietta a pelo d'acqua. La luminosa suite armatoriale invece, è collocata sul main deck, con un grande letto a baldacchino in mogano e testiera in pelle color moka. Sfumature di beige, grigio e marrone trionfano dalla moquette fino al copiletto. La suite armatoriale è dotata di due bagni quello per lui con doccia e quello per lei con vasca, rivestiti come gli altri in frassino bianco e listoni di teak. Ma la vera chicca di questo grande ambiente, che comprende anche uno studio, è il suo terrazzino, elemento ormai consolidato per le navi prodotte da CRN, ideale per fare colazione ma ben sfruttabile anche per trovare un po' di privacy all'aperto durante la crociera. Sull'upper deck, passando per la lobby, si arriva poi alla grande zona timoneria full beam, con sala radio separata e cabina del comandante. Strumentazioni ed elettronica di bordo di tipo oceanico consentono qualsiasi tipo di navigazione, ma ciò che cattura di più l'attenzione dei non addetti al comando, è certamente l'innovativa sistema per gestire entertainment, info e domotica su tutta la barca. MyOlos, questo è il suo nome, è

sviluppato attraverso una partnership tra il cantiere CRN, Videoworks e Intel per rendere disponibile a bordo un'alta tecnologia user friendly agli ospiti e all'equipaggio. Il sistema permette di gestire, attraverso un iPod tutte le funzioni di intrattenimento, dall'audio e video on demand al climatizzatore, fino alla videosorveglianza e al controllo di luci e tende. In navigazione, lo scafo è in grado di affrontare con disinvoltura anche mare formato, mentre la murata imponente dello scafo ispira sicurezza, anche per affrontare le traversate più impegnative. Una nave da diporto con dislocamento contenuto in 330 t a pieno carico, realizzata con una particolare attenzione alla disposizione delle masse. In termini di navigabilità dunque, Lady Trudy non solo non ha nulla da invidiare alle sue concorrenti in acciaio, ma l'uso di un moderno materiale composito per costruire il suo scafo ha comportato un consistente contenimento del peso a favore dei consumi e della sua facilità di manutenzione. Considerazioni che non possono certamente essere sottovalutate.

Per ulteriori informazioni: CRN via Enrico Mattei, 26; 60125 Ancona; tel. 071 5011111; fax 071 200008; web www.crn-yacht.com - mail info@crn-yacht.com

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.: m 42,60 - Larghezza: m 8,65 - Immersione massima: m 2,70 - Materiale di costruzione scafo: Composito (GRP) - Classificazione: RINA; 100-A-I-1-Y; MCA Compliance - Dislocamento a pieno carico: kg 330.000 - Motorizzazione:



2x1.400 HP Caterpillar C32-C - Stabilizzatori: Vosper VTNM 525 - Velocità massima dichiarata: nodi 15,4 - Velocità di crociera: nodi 13 - Autonomia alla velocità di 11 nodi: miglia 3.800 - Riserva carburante: litri 45.000 - Riserva acqua: litri 7.000 - Produzione energia: 2x125 kW Kohler - Raccolta acque di scarico: litri 2x2.700 - Numero cabine: 1 armatoriale + 4 vip.

Lady Trudy

CRN 43

Gruppo Overmarine MANGUSTA



"Non c'è un Mangusta uguale a un altro". Una frase che abbiamo sentito ripetere più di una volta e con orgoglio da Maurizio Balducci, amministratore delegato di Overmarine, parlando delle imbarcazioni e navi da diporto prodotte dal gruppo viareggino.

di Stefano Colotti - Foto di Alberto Cocchi

Silenziosità

La massima personalizzazione del prodotto è, infatti, uno dei punti di forza della gamma Mangusta, di cui ovviamente beneficia anche il 105' che presentiamo in queste pagine. Nell'attesa che prendano sostanza il nuovissimo Oceano 148 - modello del quale sono state recentemente diffuse le prime immagini di scafo e coperta appena assemblati, antepriamo a un'inedita gamma di superyacht dislocanti in composito, che nella sua categoria, sotto i 50 metri di lunghezza, si preannuncia come una delle navi più interessanti per la prossima stagione nautica - e il Mangusta 205 - progetto presentato nel 2011 di quello che, con i 62 metri e mezzo di lunghezza, diverrebbe il più grande open al mondo realizzato in vetroresina - nell'attuale produzione del Gruppo Overmarine focalizziamo la nostra attenzione sul Mangusta 105. E' un superyacht dove alla forte connotazione sportiva degli esterni, che con il dinamismo delle sue linee, firmate da Stefano Righini, ben riassume le performance che lo scafo è in grado di erogare, si contrappongono interni molto spaziosi, più di quanto ci si aspetterebbe da un open di questa taglia. Linee d'acqua di forma e proporzioni in grado di garantire velocità - l'opera viva misura 25,3 metri al galleggiamento per 6,9 di baglio massimo - appositamente studiate per interagire al meglio con gli idrogetti - altro elemento distintivo della 105' come dell'intera gamma Mangusta - che su questa nave da diporto sono Rolls Royce Kamewa 63 S3, attraverso i quali scaricare tutta la potenza erogata dai due poderosi motori MTU M93 da 16 cilindri, pari a 4.800 HP complessivi, capaci di far raggiungere all'unità i 35 nodi di velocità massima. Ottime prestazioni, dunque, intese anche in termini evolutivi di questo superyacht che, proprio per la configurazione propulsiva adottata, è in grado di compiere accostate alla stregua di un motoscafo, con margini di sicurezza sempre molto elevati, e di manovrare all'approdo con una facilità quasi disarmante.

Una barca emozionale e che per parecchi versi potremmo definire adrenalinica, ma anche un open che non ti aspetti quando si varca la soglia che dal pozzetto porta all'interno. I volumi sono sorprendenti e ben sfruttati, grazie all'adozione di una compartimentazione razionale, capace di conferire ariosità e indubbia vivibilità agli ambienti, tanto da rendere la Mangusta 105 una barca perfettamente fruibile per la crociera di una famiglia, quasi fosse un motoryacht a più ponti. Significativo in questo senso è già il main deck che oltre al classico soggiorno con zona pranzo ed entertainment, collocato a poppa, offre un ulteriore living. Questo si sviluppa a prua del cockpit, su un mezzo ponte dedicato leggermente più basso e proprio tale soluzione, oltre alla comodità data dai grandi divani presenti, lo rende particolarmente godibile e con un buon livello di privacy per i suoi ospiti. Tutto il ponte è ben illuminato dalla luce naturale che entra dalle ampie superfici vetrate presenti sui quattro lati ed è caratterizzato dall'utilizzo di legno wengé per il rivestimento del pavimento e nel salone, invece, da moquette beige.

SCHEDA TECNICA
Lunghezza fuori tutto: 103,7/m 31,40 - Larghezza: 22,8"/m 6,90 - Pescaggio massimo: 4,78"/m 1,30 - Dislocamento a mezzo carico: circa 97 tonnellate - Serbatoio carburante: 14.000 litri/3.684 galloni - Serbatoio acqua: 1.400 litri/368 galloni - Potenza: 2x2.400 HP MTU 16V2000 M93 - Trasmissione: 2 Kamewa 63 S3 - Velocità massima: circa 35 nodi - Exterior Designer: Stefano Righini - Interior Designer: Overmarine - Numero di cabine: 4 - Numero componenti equipaggio: 4.

Gruppo **Overmarine**
MANGUSTA 105
Sipergnoli

Gruppo
Domenico
MANGUSTA
105





Gruppo Overmarine MANGUSTIA 105



La zona notte si estende lungo il ponte inferiore, nella porzione a prua riservata agli ospiti e per il resto all'equipaggio, due aree separate e con accessi ben distinti sempre per

garantire una privacy ottimale. La posizione migliore, a centro barca, è per la suite matrimoniale che sfrutta l'intero baglio dello scafo, luminosissima grazie ai cinque oblò rettangolari presenti su ciascuna delle murate, servita da una dressing room e da un locale bagno consoni per spazio e allestimenti al rango della cabina. Procedendo verso prua troviamo due cabine ospiti gemelle, con letti affiancati, sempre con locale bagno e armadio, e quindi una cabina VIP con matrimoniale centrale, bagno en suite e armadio. Un comodo quinto bagno di servizio è presente accanto alle scale che collegano il lower deck con il ponte principale. Per ciò che concerne il decor dell'esemplare che presentiamo – ovviamente soluzioni, stili e complementi d'arredo possono essere scelti "ad libitum" – per il quale l'armatore come per il layout degli interni si è affidato ai preparati designer in forza all'ufficio tecnico di Overmarine, il cantiere stesso lo definisce "di finezza classica". L'esclusività dell'insieme si estrinseca innanzi tutto attraverso il mobilio, noco nell'uso dei materiali, che vedono accoppiate essenze di legno, pelli e marmi giocati su contrasti cromatici e le accurate lavorazioni e finiture, che potremmo definire di standard superiore e tipico per il brand toscano. L'esterno offre una ricca selezione di intrattenimento. La prua e la poppa hanno tre enormi zone prendisole. È anche possibile gustare una cena alla tavola rotonda sul ponte posteriore. Inoltre, tutti i giochi d'acqua sono discretamente nascosti nel garage idraulico e possono facilmente essere messi in acqua con la gru, proprio accanto alla spiaggia. Per maggiori informazioni: Overmarine Group, via del Porto, 6, 55049 Viareggio (LU); tel. 0584 389364; e-mail: info@overmarine.it



ASSONANZE FRA VELA E MOTORE MA CHE YACHT È?

di Neri

Gli armatori di grandi yacht a motore hanno cominciato a chiedere o ad accettare nuove forme che rimettono l'uomo al centro della barca, forse segnando la fine del fenomeno del gigantismo che ha caratterizzato il decennio precedente. Di contro quelli di yacht a vela richiedono sovrastrutture importanti che consentano la visione totale sul mare. Così una nuova generazione di barche corre velocemente verso il prototipo unico.

Yacht a motore più stretti di quelli a vela e con linee di prua fini, velleri con più ponti e flying bridge. Sono gli elementi più appassanti di una contaminazione fra le due tipologie di scafi che è un fenomeno in grande espansione e di crescente interesse, mentre sono sempre di più i designer capaci di mescolano le carte. Intese come esperienze progettuali, Philippe Briand, Rob Humphreys, Ron Holland sono solo alcuni esempi di ingegneri e architetti di livello mondiale provenienti dall'esperienza della vela che si dedicano ormai stabilmente alla progettazione di scafi a motore, anche di grandi dimensioni e che hanno contribuito in maniera importante all'innovazione culturale del settore. Nel cui ambito hanno portato il loro background di studi idrodinamici, al fine di migliorare la penetrazione nell'acqua, di perseguire la sintonia con il movimento del mare, evitando di sbatterci contro, di ridurre il fabbisogno di energia a parità di velocità raggiunta. Ne risultano modificati non solo il layout generale, ma tutta l'impostazione concettuale della barca e ovviamente l'estetica. Il risultato di questo trend maturato negli ultimi anni sono yacht a motore con minore abitabilità che in passato – intesa come volumetria complessiva, non certo come comfort – e maggiore eleganza, che mostrano scafi più lunghi e meno larghi e sfoggiano una marcata minore altezza laterale. Anche quando l'aspetto esterno non lo lascia minimamente intravedere, poi, la costruzione delle grandi unità a motore si giova di alcune esperienze specifiche mutuata dal mondo della vela, come la razionalizzazione delle masse, l'uso di materiali tecnologici per la laminazione – in funzione della leggerezza – e l'attenzione all'efficienza della carena. Fino ad arrivare a un'attenzione all'ambiente di grado molto elevato, come quello offerto dalla certificazione Green Star del RINA, primo ente di classifica a proporre – specificamente per unità da diporto – uno standard di protezione ambientale volontario che va oltre le normative internazionali in vigore. Come la certificazione Green Plus Yacht, basata sull'ottenimento di un indice



di performance ambientale, che scaturisce da un punteggio complessivo risultato dalla valutazione di alcuni elementi che pesano sull'impatto globale del progetto. Per esempio citiamo il Green Voyager 144', RINA Green Plus Platinum, motoryacht ibrido a basso impatto con accumulo di energia proveniente da fonti diverse, tra cui un piccolo contributo dal solare derivato da celle fotovoltaiche montate sul tetto, in grado di effettuare una crociera globale, rispettosa dell'ambiente. Ci torneremo dopo esaminando la sua forma di carena.

Si tratta insomma di una ricerca continua che potrebbe puntare a un incredibile punto di convergenza: il superyacht con una carena base che possa essere attrezzato sia per la navigazione a vela, sia per quella a motore, semplicemente modificando la struttura del ponte e armando gli alberi e l'attrezzatura di coperta. Come le piattaforme comuni dell'automotive che servono poi ad allestire modelli diversi persino di differenti case automobilistiche. Attenzione però, non stiamo parlando del concetto – forse peraltro superato – del motorsailer, né della sua reinterpretazione in chiave moderna. Non si tratta di evolvere il vecchio Franchini degli anni '70 come sostanzialmente avvenuto per il Motorsailer 90' JFA Joubert-Nivelt-Goeffers del 2009. Il quale non ci pare contribuire, al di là del valore e della qualità del lavoro, al raggiungimento di una svolta. Il punto di partenza di questo ragionamento non può che essere invece il Virvius di Picchiotti, le cui linee di carena

sono perfettamente assimilabili con quelle di un Perini Varato nel 2010, ammirato quanto analizzato in tutto il mondo, mostra una carena con fortissime analogie con uno scafo a vela che viene messa al servizio di una nuova concezione di navigazione a motore. Dalla crisi economica sta nascendo una nuova nautica, ci siamo chiesti già su un numero di Nautica (ai scusi il giro di parole) a proposito delle imbarcazioni di medie e piccole dimensioni? "Sì, è

Assonanze fra vela e motore Ma che yacht è?

mente è nato un nuovo armatore" – ci dice l'architetto Massimo Paperini, che su questo tema ha organizzato delle giornate di studio presso l'Istituto Nazionale di Architettura Lazio, oltre a dedicarvi le sue lezioni presso l'Università di Roma – "armatore rispetto al quale il professionista, colui che pensa al futuro, chi elabora nuove idee sta cercando di interpretare le ragioni di un disegnare in modo contemporaneo", il che include nuove soluzioni per nuove esigenze, come appunto la riduzione dei costi di gestione e in generale della manutenzione. "Ma quello che cerco di trasmettere ai nostri ragazzi, futuri progettisti e designer, è il concetto di una nuova fruizione" – aggiunge Paperini – "io credo che questo tema delle osmosi stilistiche fra i due mondi, del motore e della vela, rimasti da sempre molto distanti, e che all'Università stiamo studiando da qualche tempo, si collochi proprio in quest'ambito. Oggi si chiede un nuovo rapporto fra l'uomo e l'ambiente: circosante". Ovviamente ci sono progetti in cui questa svolta è più marcata, altri dove si percepiscono solo alcune suggestioni delle nuove idee. Che però marciano con forza.

Torniamo allora al Vitruvius, sia la prua, sia le uscite di poppa non lasciano dubbi sull'origine delle forme utilizzate da Philippe Briand. Certi concetti di idrodinamica sviluppati per la vela infatti ben si adattano anche alla navigazione a motore in andatura semidislante. È il primo terzo da prua quello che incide molto dal punto di vista dell'attrito con l'acqua e questo spiega l'evoluzione verso parti anteriori dello scafo sempre più affinate. Anche la visione della carena del Green Voyager 144 ce ne dà una conferma. Da notare anche il rapporto fra lunghezza e larghezza. Allo scorso Monaco Yacht Show la presentazione in anteprima mondiale del SY

TAB. 1	Fidelis (vela)	My Galileo (motore)
Lunghezza fuori tutto	56 m	55 m
Lunghezza al galleggiamento	46 m	-
Baglio massimo	11,5 m	10,4
Immersione (deriva sollevata)	3,9 m	3 m
Dislocamento	545 t	670 t
Velocità massima	15,6 kn	14 kn
Progettista	Ron Holland	Philippe Briand



"Fidelis" – ketch di 56 metri, decima unità della serie di 56 metri e cinquantunesima imbarcazione della flotta – e del MY "Galileo G" – di 55 metri, secondo motor yacht della serie "Vitruvius" – ha reso più evidente questo confronto: lo yacht a vela ha un dislocamento pari a ben l'81% di quello a motore, una larghezza superiore di quasi un metro e una velocità a motore maggiore (Tab. 1, pagina a fianco).

La poppa del "Vitruvius" per larghezza, proporzioni, forma appare in tutto e per tutto quella di una carena a vela, inclusa la presenza di una sorta di skeg centrale. L'angolazione dell'immagine consente di analizzare il profilo delle ordinate. Fondo piatto, ginocchio pronunciato e murate verticali sono esattamente gli stessi profili che troviamo in un moderno sailer da regata. "Certo non sono forme spinte come quelle di un VO 70 (le barche che stanno correndo il giro del mondo a vela in equipaggio), ma la famiglia originaria di queste idee è la medesima". La differenza è dovuta alla differenza di dislocamento. Ma l'osmosi stilistica viene declinata



anche per lo stile generale e il ritorno ad ampie superfici esterne. L'"H2ome", del 2009, è un esempio in questo senso. Si tratta di uno yacht di 44 metri nato presso i cantieri MMGI, frutto della collaborazione con l'architetto navale Mario Grasso di Navirex e con i designer Marina Grasso e Federico Giovannone di Studio A-Lab. Il confronto fra "H2ome" e una vela può indurci qualche riflessione a cominciare dalla scia lasciata in navigazione. È pressoché identica, a significare due navigazioni molto simili, almeno molto più di quanto non siamo abituati a pensare. Tutte le proporzioni generali sono molto vicine a quelle di uno scafo a vela e se guardiamo la pianta tutto sembra tranne un motor yacht, almeno come l'abbiamo concepito e percepito fino a oggi. Questo perché in realtà il disegno della barca riflette il modo

Assonanze fra vela e motore Ma che yacht è?

design



di andare per mare dell'armatore che potrà viaggiare a non più di 17 nodi di velocità massima. "In questo progetto prevalgono le dimensioni dell'uomo, il suo uso delle cose e degli spazi, il rapporto fra lo spazio architettonico e fra questo e la natura e in questo senso lo possiamo definire neo rinascimentale", commenta Paperini.

Una motivazione che in fondo è alla radice della parallela mutazione degli scafi a vela. Qui la richiesta degli armatori è la possibilità di mantenere un contatto vivo con il mare. Il taglio della deck house e delle murate tipico di uno scafo a motore hanno fatto dei Penni degli scafi atipici in qualche modo, almeno all'inizio, decretandone il successo in tutto il mondo. Un inizio il cui sviluppo non si è fermato e porta oggi a risultati come quelli del Wally 50 metri, il quale recepisce e declina tutti i concetti del ponte di una barca a motore. Ingresso nel salone al medesimo livello, visibilità totale sull'esterno, ampie superfici vetrate, un flying bridge che è anche deck sun, ampia piattaforma di poppa. Se guardiamo l'immagine del Wally e del Viruvius non è difficile immaginare uno scafo unico, per ora forse sono una fantasia, che possa quasi indistintamente utilizzare per la navigazione a motore e a vela. Che abbia l'abitabilità e la vivibilità della prima, la tenuta di mare e il low profile della seconda. Reso anche possibile dalle nuove tecnologie che consentono risparmio di volume e peso di motorizzazioni, scafi, sistemi di produzione e stoccaggio dell'energia.



Sunseeker



40

metri

Uno dei cantieri
più affermati
in circolazione,
apprezzato per i suoi
fast cruiser Predator
e per i suoi eleganti

flyng bridge
Manhattan,
ha deciso da qualche
anno di imporsi
anche nel mondo
dei superyacht.
A modo suo.

di Marco Troccoli

L'Espresso



40 metri Sunseeker

È noto che da quando è scoppiata la crisi globale il mondo della nautica, soprattutto quella motoristica, ha visto una inversione di tendenza nella scelta dell'imbarcazione, con armatori passati dal planante al dislocante per contenere sensibilmente i costi di gestione senza però rinunciare al piacere di andar per mare. Il cantiere inglese Sunseeker invece ha voluto mantenere fede alla sua filosofia progettuale, andando ad accontentare quella fetta di utenza ancora alla ricerca di forti emozioni. Bastano pochi numeri per evidenziare quali siano le idee del cantiere in fatto di superyacht: lunghezza fuori

tutto di 40 metri, larghezza di 8, dislocamento a pieno carico di oltre 200 tonnellate, alloggi per dodici ospiti e nove membri dell'equipaggio, motorizzazioni fino a 6.362 HP e una incredibile velocità massima di 24 nodi. Prestazioni interessanti, dunque, ma senza dimenticare che si tratta pur sempre di un superyacht da 40 metri dal quale ci si aspettano grandi doti di comfort. E non si resta delusi neanche sotto questo aspetto. Il 40 metri Sunseeker è un semicustom ampiamente personalizzabile sia nei materiali e nelle finiture sia nel layout, con diverse opzioni soprattutto per quanto riguarda la disposizione della suite armatoriale. Questa si sviluppa nell'area wide beam prodiera del



Sunseeker

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.: m 40,00 - Lunghezza al galleggiamento: m 31,19 - Larghezza massima: m 8,00 - Pescaggio massimo: m 2,25 - Dislocamento a carico leggero: kg 176.800 - Dislocamento a pieno carico: kg 200.600 - Riserva carburante: litri 23.080 - Riserva acqua: litri 5.630 - Motorizzazione: fino a 6.362 HP -

Velocità massima dichiarata: fino a 24 nodi.

40
metri

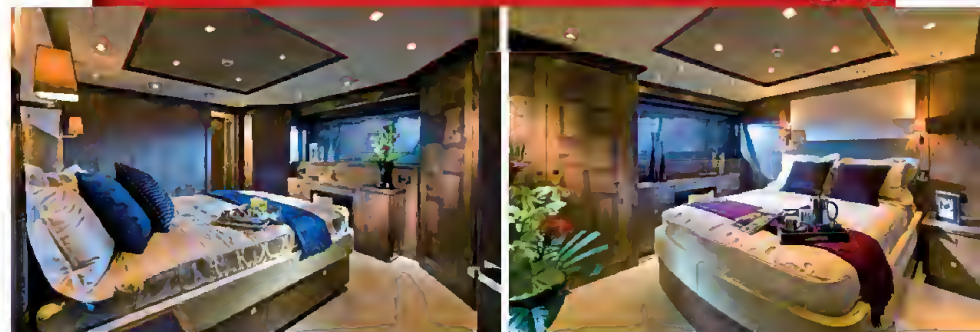
Sunseeker

Sunseeker



ponete principale e comprende anche una cabina armadio, un angolo relax e un generoso locale bagno en suite. A seconda delle specifiche esigenze, l'armatore può chiedere una disposizione diversa del matrimoniale king size oppure una maggiore voluminosità della cabina, andando a "rubare" un po' di spazio al locale cucina posto subito a poppavia della suite in un'area di disimpegno che comprende anche le scale di accesso agli altri piani. Il resto del ponte principale è occupato dalla sala da pranzo e dal salotto, arredati su questo modello a tinte scure e con uno stile sobrio e accogliente. Il mobile bar è posto a poppavia del salotto, così da poter servire comodamente anche il living esterno. Per trovare le cabine degli ospiti bisogna scendere al ponte inferiore, dove il Sunseeker 40 M propone due suite Vip e due con letti gemelli, tutte servite dal proprio locale bagno. Gli alloggi per l'equipaggio sono dotati di accesso separato e sono collocati nell'area prodiera del ponte inferiore, con la cabina del comandante invece posta su quello superiore subito a poppa della moderna e tecnologica plancia di comando. Il layout qui prevede un equilibrio tra spazi al coperto ed esterni, con la sovrastruttura ad ospitare un living con angolo bar e il prolungamento poppiero una zona pranzo con suggestiva vista sul mare. Completa il tutto il ponte sky, dedicato totalmente agli amanti dei bagni di sole e arredato con living, cuciniera prendisole e immanicabile vasca Jacuzzi circolare.

Per ulteriori informazioni SNO Yachts; via Indonesia (Loc. Su Arasoli - Z.I. sett.) 07026 Olbia (OT); tel. 0789 550213; tel. 0789 550213; web: www.snoyachts.com e <mailto:info@snoyachts.com>
Sunseeker Wharf, West Quay Road, Poole, Dorset, BH15 1HW; tel. +44 1202 666060; fax +44 1202 666767; email: info@sunseekerpoole.com - website: www.sunseeker.com



VIBRAZIONI, ALCUNI CONCETTI RELATIVI A SCAFO ED ELICA

di Angelo Sinisi
Seconda parte

Come già spiegato nella prima parte, una delle cause che esaltano le vibrazioni della nave o di qualche suo componente, producendo un aumento pericoloso di sollecitazione del materiale e condizioni di abitabilità insopportabili per l'equipaggio e per i passeggeri, sono le eliche.

Il fenomeno vibratorio della nave che ha una delle cause principali nelle forze eccitanti originate dall'interazione fra elica e carena, ha sempre costituito un grosso problema sia per i progettisti e costruttori di navi ed eliche sia per armatori ed operatori navali. Questo problema si può evidenziare con l'impiego di propulsori estremamente caricati ed operanti dietro carena in un campo di velocità altamente difforme dovuto alla forte variazione di scia. Ciò è causa di grosse variazioni dell'angolo di attacco delle sezioni della pala (Figura 6), con conseguente fluttuazione del carico che agisce sulla pala stessa durante il suo giro, e quindi di un serio aumento del livello delle forze di eccitazione indotte dall'elica sulla carena. L'elica che si trova a lavorare in acqua, che risente del passaggio dello scafo, fatto che influenza le sue grandezze caratteristiche, è causa di forze di reazione. Come detto, l'elica lavora in acqua disturbata dal passaggio dello scafo, che ha acquistato un moto nella stessa direzione del moto della nave. Quest'acqua che si muove è detta "scia" ed uno dei suoi effetti è che l'elica

non avanza più, relativamente all'acqua circostante, alla stessa velocità della nave VV , ma ad una velocità inferiore chiamata "velocità d'avanzo" V_A (Figura 7).

Si definisce (Taylor) "frazione di scia" w :

$$w = 1 - \frac{V_A}{V}$$

per cui il "fattore di scia" o "coefficiente di scia" sarà

$$1 - w = \frac{V_A}{V}$$

La scia è dovuta principalmente a tre cause:

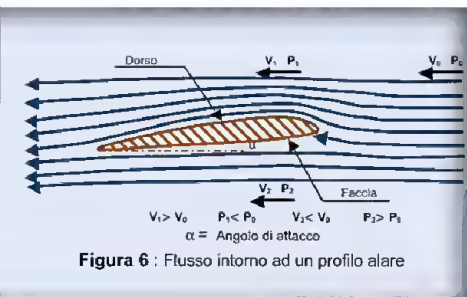


Figura 6: Flusso intorno ad un profilo alare

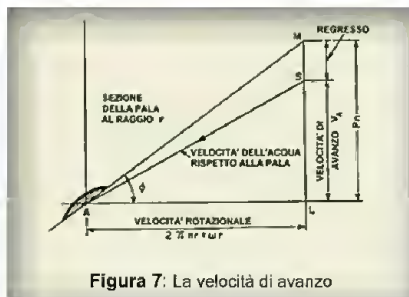


Figura 7: La velocità di avanzo

- 1) Trascinamento di acqua da parte dello scafo per attrito;
 - 2) Aumento di pressione a poppa dello scafo causato dalle linee di flusso che si avvicinano. L'andamento dei filetti fluidi che corrono lungo la carena di una nave, ovviamente, variano con la velocità della stessa (Figura 8). In questa zona di poppa la velocità relativa dell'acqua rispetto allo scafo è inferiore alla velocità della nave.
 - 3) La nave crea un treno di onde alla superficie (Figura 9) e le particelle di acqua possono avere una velocità verso prora o verso poppa a seconda che si trovino sulla cresta o sul cavo dell'onda. Questa velocità orbitale si sommerà alla scia con un contributo che potrà essere positivo o negativo.
- Le forze fluttuanti possono essere drammaticamente aumentate dall'insorgere sulla pala del fenomeno della cavitazione (Figura 3). Si definisce "cavitazione" il fenomeno che si mani-

esta in un fluido quando la pressione locale scende al di sotto della tensione di vapore del fluido. Per una nave la cavitazione della carena si manifesta nei punti dell'opera viva in cui, per brusche variazioni di flusso, si ha una diminuzione di pressione fino alla tensione di vapore dell'acqua. I punti in cui si vengono a creare le condizioni per la cavitazione sono normalmente:

- Le eliche
- I bracci portaelica
- I ringrossi
- I timoni

Tutte le sporgenze in genere come le prese a mare, ecc.

Ecco perché le appendici di carena (timoni, bracci, ringrossi, ecc.) devono essere sistemate secondo le linee di flusso, in modo da non causare brusche variazioni dei filetti fluidi e quindi pericolo di cavitazione. A questo scopo si conducono prove in vasca e nel canale di circolazione,

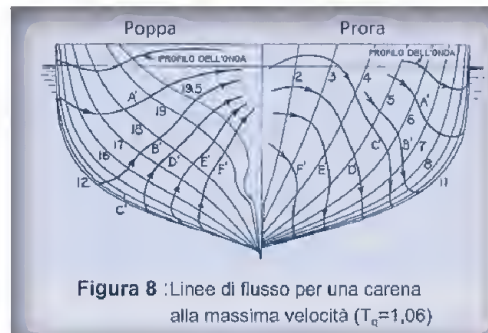


Figura 8: Linee di flusso per una carena alla massima velocità ($T_c=1,06$)

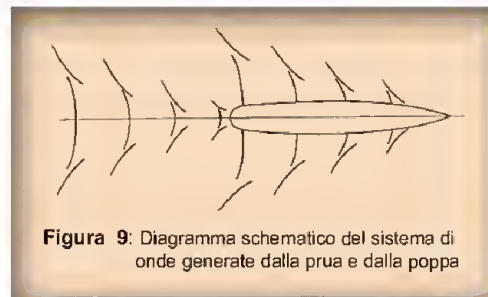


Figura 9: Diagramma schematico del sistema di onde generate dalla prua e dalla poppa

generata dal profilo è data dalla forza agente sulla faccia (pressione), sommata alla forza agente sul dorso (depressione) (Figura 11). Le due pressioni si rinforzano vicendevolmente e la depressione sul dorso contribuisce a incrementare la portanza più di quanto non faccia la sovrappressione sulla faccia.

Chiamando V_0 e P_0 la velocità e la pressione in un punto sufficientemente a monte

della pala, si definisce "numero di cavitazione" o "indice di cavitazione" σ

$$\sigma = \frac{P_0 + \gamma \cdot h - e}{\frac{1}{2} \cdot \rho \cdot V_A^2}$$

ne, adottando opportuni sistemi per visualizzare l'andamento delle linee di flusso (gocce di pittura, bandierine, colore) (Figura 10). La Figura 10 mette in evidenza come il timone con angolo di attacco zero ha una pressione sulla faccia esterna, quella investita dal flusso colorato, ed una depressione sulla faccia interna. Le conseguenze della cavitazione sono vibrazioni, erosioni e generazione di rumore. In particolare, per le eliche si può avere una diminuzione della spinta, fatto, questo, che può impedire alla nave di raggiungere la velocità desiderata. Si consideri una sezione di pala di un'elica in un fluido uniforme con un piccolo angolo di attacco (Figura 6). Il fluido che passa sul dorso della pala aumenta di velocità, con una diminuzione di pressione, mentre quello che passa sulla faccia viene rallentato, con un conseguente aumento di pressione (Figura 6). La portanza



Figura 3: Elica con cavitazione

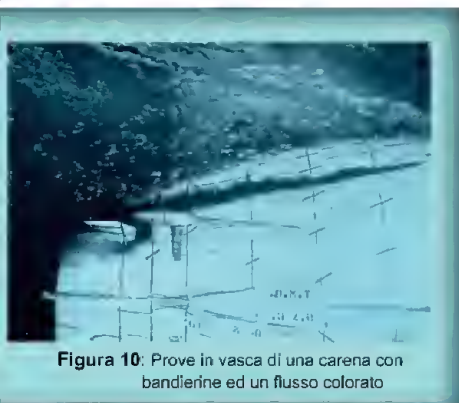


Figura 10: Prove in vasca di una carena con bandierine ed un flusso colorato

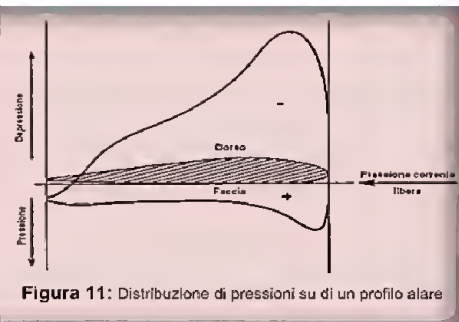


Figura 11: Distribuzione di pressioni su di un profilo alare

Il rapido insorgere di un volume di cavitazione allorché la pala "entra" nella zona di scia può pronunciata-
re ed insorgere estinguersi del fenomeno nel momento in cui la pala emerge da tale regione, dà origine
alle maggiori fluttuazioni di pressione nel fluido (Figura 3). In questa figura si nota in modo evidente
come la pala n° 1, entrando in una zona di scia disturbata, forma una palese cavitazione sul dorso,
mentre la pala n° 4, uscita dalla zona turbolenta ed entrando in una zona di acqua non disturbata,
elimina la cavitazione sul dorso. Quindi queste fluttuazioni di pressione si riflettono sulla carena, sulla
quale viene però ad essersi una notevole pressione fluttuante che, agendo sulla superficie della
poppa, è causa di vibrazioni strutturali e rumore indotti all'interno della nave. Va inoltre osservato che
l'effetto maggiore dipende non tanto dalla maggiore estensione di cavitazione quanto dal suo carat-
tere di intermittenza originato dalla difformità della scia. Sotto questo aspetto la cavitazione di tipo
intermittente è quella di maggiore importanza e di maggiore effetto. Quindi il problema della pre-
visione di questo fenomeno di cavitazione e della sua geometria e, conseguentemente, della riduzione
dei carichi fluttuanti derivanti può diventare di importanza anche superiore rispetto all'obiettivo pri-

dave;

$p_0 p_0$ = pressione atmosferica

$\gamma\gamma$ = peso específico

hh = immersione del centro del mozzo dell'elica

e_e = tensione di vapore

ρ_f = densità del fluido

V_A = velocità d'avanzo

I vari tipi di cavitazione che si possono avere su una pala di un'elica sono:

- ☐ Cavitazione sulla faccia
- ☐ Vortici di estremità
- ☐ Cavitazione sul dorso

I suddetti tipi di cavitazione possono essere illustrati con il diagramma (Figura 12) che si ottiene ponendo in ordinata il

suddetto numero di cavitazione $\sigma\sigma$ e in ascissa il coefficiente di avanzo

$$J = \frac{V_A}{n \cdot D}$$

dave:

$V_A V_A$ = velocità d'avanzo in metri al secondo

n = numero di giri dell'elica al secondo

DD = diametro dell'elica in metri

Le curve che sono raffigurate nel diagramma della Figura 12 indicano i punti di funzionamento dell'elica in cui compaiono i vari tipi di cavitazione. Più precisamente si ha che i punti al di sopra di una determinata curva sono esenti dal tipo di cavitazione relativo alla curva stessa, mentre i punti che si trovano al di sotto della curva sono interessati a quel tipo di cavitazione.

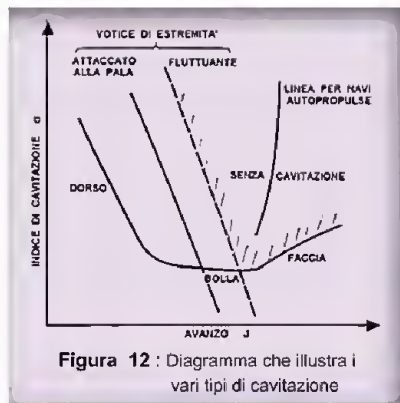


Figura 12 : Diagramma che illustra i vari tipi di cavitazione

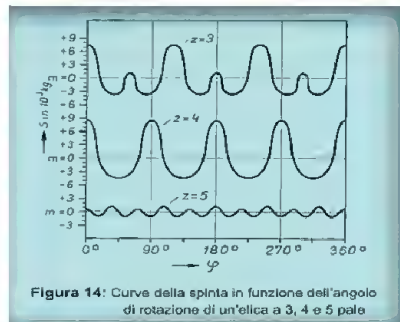


Figura 14: Curve della spinta in funzione dell'angolo di rotazione di un'elica a 3, 4 e 5 pale

mario della massima efficienza del propulsore. D'altro canto, a causa delle norme sempre più restrittive sui livelli di vibrazione e di rumore accettabili a bordo, è estremamente importante prevedere questo fenomeno come funzione della geometria dell'elica e delle caratteristiche della scia, in modo da minimizzare gli effetti già nella fase di progetto con opportune modifiche sia sul propulsore che

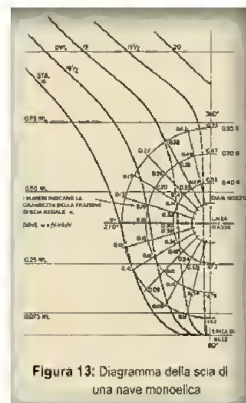


Figura 13: Diagramma della scia di una nave monoelica

sulle forme di poppe. Se le vibrazioni sono prodotte dall'elica, per evitare il prodursi delle vibrazioni o almeno ridurre queste entro limiti tollerabili, spesso si è dimostrato efficace influire sulla loro frequenza ed ampiezza variando il numero delle pale e talora anche modificandone il disegno (frazione totale di passo, distribuzione delle superficie, variazione del passo lungo la pala, inclinazione e forma della generatrice, forma del contorno della pala, scelta dei profili della pala, ecc.). Un'elica con un numero di pale limitato non produce alcuna vibrazione nel momento torcente trasmesso e nella spinta prodotta, sempre che essa funzioni sufficientemente immersa in una corrente fluida uniforme; le eventuali vibrazioni prodotte dall'elica sono attribuibili ad una non uniformità della

corrente di scia. Misurando la velocità assiale della corrente compresa nel disco dell'elica, si ottengono delle curve come quelle rappresentate nella **Figura 13** per una nave monoelica di normale finezza di carena. La forma e la posizione delle curve di velocità dipendono sia dalle forme possiede della carena, sia dalla posizione dell'elica rispetto alla carena, sia dalla forma e posizione delle appendici. Dalla **Figura 13** si rileva che la pala dell'elica in ogni suo giro incontra zone in cui la velocità dell'acqua è notevolmente diversa in senso radiale e circolare.

A causa della difformità della scia, l'elica produce tre generi diversi d'impulsi che vengono qui di seguito esaminati in ordine d'importanza:

- Fluttuazioni della spinta – Le fluttuazioni della spinta agiscono senza produrre disturbo sulla nave attraverso la linea d'asse ed il cuscinetto di spinta, dato che le loro frequenze sono inferiori alla frequenza propria della linea d'asse nella direzione della spinta e lo smorzamento è piccolo.
- Fluttuazioni del momento torcente – Le fluttuazioni del momento torcente sono

Vibrazioni, alcuni concetti relativi a scafo ed elica

notevolmente influenzate sia dal momento d'inerzia dinamico dell'elica relativamente elevato che permette solo piccole variazioni angolari, sia dall'elasticità alla torsione della linea d'asse. Con un torsionometro si può constatare una rapida diminuzione delle variazioni angolari torsionali lungo la linea d'asse prodotte dall'elica. Le fluttuazioni del momento torcente, se arrivano fino al motore, sono trasmesse alla nave attraverso gli appoggi del motore stesso.

— **Fluttuazioni di flessione** — In seguito alla continua variazione del carico sulle pale durante la rotazione, il centro di applicazione della spinta si sposta dal centro dell'elica, quindi nascono delle sollecitazioni di flessione sull'asse portaelica, anche se piccole in confronto a

quelle dovute al peso dell'elica immersa nell'acqua di mare. Queste sollecitazioni vengono trasmesse alla nave in un piano perpendicolare alla linea d'asse attraverso i cuscinetti dell'astuccio e, dato che esse hanno la stessa frequenza della spinta, si sommeranno gli effetti.

Rappresentando in un grafico i valori della spinta, durante una rotazione per eliche a diverso numero di pale, si ottengono delle curve come quelle rappresentate nella Figura 14. Poiché le vibrazioni ad alta frequenza e piccola ampiezza si smorzano rapidamente allontanandosi dal centro di vibrazione e poiché le vibrazioni in esame hanno generalmente una frequenza superiore a quelle di risonanza delle strutture di scafo, si comprende come un'elica a cinque pale produca nella nave vibrazioni notevolmente inferiori a quelle delle eliche a minor numero di pale. La conoscenza delle oscillazioni massime del momento torcente assorbito e della spinta fornita dall'elica è importante per il calcolo della robustezza della pala. Le frequenze di queste oscillazioni non dipendono dal numero delle pale, sono multiple del numero di giri e possono produrre vibrazioni nelle pale e quindi sollecitazioni aggiuntive nel materiale. Le vibrazioni delle pale di un'elica possono creare dei vortici sul bordo di uscita della pala stessa (Figura 15) e di conseguenza produrre un suono particolare chiamato "canto". La causa di queste vibrazioni possono essere strutturali o un bordo di entrata non ben lavorato o affilato. Certamente questo suono non è una musica piacevole ad udirsi per cui è necessario evitarla o eliminarla. Un sistema per eliminare i vortici del bordo di uscita è quello di modificare la forma del bordo di uscita della pala (Figura 16).

Per evitare nelle navi vibrazioni prodotte dall'elica si devono tenere presenti i seguenti principali accorgimenti: Si deve cercare di ottenere una corrente di scia quanto più possibile uniforme nella zona dell'elica, affinando le linee d'acqua poppiere, adottando un grande pozzo dell'elica ed una buona distanza di questa dal dritto di poppa e dal dritto del timone. Le frequenze delle vibrazioni dell'elica e del motore non devono coincidere od essere nel rapporto di riduzione del riduttore. La frequenza propria e le vibrazioni di parti strutturali della nave, che cadono nel campo delle frequenze dell'elica, devono essere annullate rinforzando queste parti strutturali. Oltre alle vibrazioni dello scafo possono verificarsi anche dei rumori che dall'elica si trasmettono allo scafo attraverso l'acqua e che vengono amplificati dal fascame di questo, che entra in vibrazione. Questi rumori, che hanno una frequenza data dal prodotto di giri per il numero delle pale, sono causati da formazioni locali di cavitazione e da forti differenze di velocità di scia durante il passaggio della pala in corrispondenza del dritto o braccio portaelica. In conclusione quanto maggiore è il numero delle pale di un'elica, poiché saranno maggiori le frequenze e minori le ampiezze vibratorie, tanto maggiore sarà la sicurezza di evitare vibrazioni allo scafo.

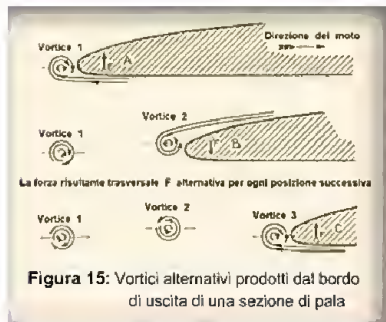


Figura 15: Vortici alternativi prodotti dal bordo di uscita di una sezione di pala

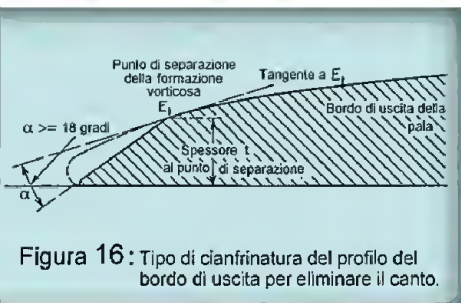


Figura 16: Tipo di dianfratura del profilo del bordo di uscita per eliminare il canto.



Services
















Sara


Alex


Ambra


Brunella


Antonella


Nicole


Tanja


Vivien


Viviana


Sabrina


Sonia


Lucia


Xenia


Deigo


Alessia


Andrea


Alberto


OSCAR

- Port Booking
- Bunkering
- Provisioning
- Wines & Spirits
- Flower Arrangements
- Laundry & Dry Cleaning
- Carpet Cleaning
- Couriers
- Cellphones

- A.P.A. Handling
- Helicopters & Private Jets
- Cars & Limousines
- Travel Arrangements
- Guided Tours
- Shipyards & Dry Docking
- Spares Parts & Technicians
- Customs Clearance
- Weapons Declarations

ALL SERVICES

Via del Castillo, 17 • Portosole • 18038 Sanremo (IM) • Tel. +39.0184.533.533 • Fax +39.0184.531.035
E-mail: as@allservices.net • www.allservices.net

ITALY

GUIDO DE GROOT DESIGN IL FASCINO DEL FOGLIO BIANCO

Quella dello yacht designer è un'attività assai più complessa di quanto generalmente si pensa, poiché deve marciare sul binario dell'ispirazione artistica e della fattibilità tecnica, trovando anche il migliore equilibrio tra il proprio gusto estetico e le esigenze – spesso pure i capricci – del committente. Molto probabilmente, quindi, uno dei fattori che hanno permesso a Guido de Groot di diventare uno degli esponenti più apprezzati di questa moderna professione è rappresentato dalla sua originaria esperienza di car designer per la Citroën. Infatti, mai come nel mondo dell'automobile, l'oggetto architettonico deve liberarsi da qualsiasi forma di astrattismo per diventare cosa reale, funzionale, producibile e riproducibile. La grande azienda francese se lo accaparrò subito dopo la sua laurea "cum laude" presso il rinomato Art Centre College of Design di Pasadena, in California. Ma l'amore per gli yacht scattò nel 1986 quando, nel corso di una visita ai cantieri olandesi De Vries (Feadship), de Groot resta quasi stregato alla vista dell'Hilander IV, un motoryacht di 46 metri disegnato da uno dei grandi miti dello yacht design - l'australiano Jon Bannenberg - e quasi pronto per la consegna all'editore Malcolm Forbes. Da quel

momento e per i dieci
anni successivi, il disegno
di scafi incomincia a prendere
progressivamente
il posto del disegno di
automobili. Finisce così
che, nel 1997, nella città
di Leiden, sede della più
antica università del Paese
Bassi, nasce lo studio
Guido de Groot Design,
interamente dedicato alla
progettazione di yacht.
Della stoffa del suo titolare
– comprovata anche
dalla sua capacità di con-
tornarsi di collaboratori
assai valenti – si comincia
subito a parlare nei luoghi
che contano; vale a
dire nei cantieri olandesi
del calibro di Feadship, Jongert, Mulder. Ma
non ci vuole molto tempo perché molte
altre aziende di grande prestigio, ben oltre
i confini e persino in altri continenti, scop-
rano il suo talento. Tra i tanti: in Italia, AB
Yachts, Leopardi, Overmanne, Peniri Navi;
in Russia, Timmerman e Laky Verf; in Cina/
Taiwan, Jet Tern Marine e Horizon. Oggi,
Guido de Groot fa parte di quella ristretta
schiera di professionisti che, con le loro opere,
orientano l'intero mondo dello yacht design. Per
questo motivo, considerando anche i profondi
rivolgimenti economici che caratterizzano l'at-
tuale periodo storico, la sua testimonianza è di
enorme interesse.

Cominciamo dunque dall'attualità. In
che modo la crisi economico-finanziaria
dei Paesi tradizionalmente
dediti al diporto nautico sta influen-
zando il design?

Straordinariamente c'è un aspetto positivo: l'as-
soluta necessità di attirare clientela ha

stimolato come mai prima d'ora l'inventiva. Il risultato è che oggi il disegno degli yacht è
diventato decisamente più innovativo.

A questa tendenza concorrono quindi anche i mercati emergenti?

Senz'altro sì. Penso, per esempio, che il mercato russo abbia influenzato più di ogni altro lo yacht
design. Ciò è dovuto senz'altro alla grande quantità di nuovi armatori provenienti da quel Paese, ma
anche al fatto che si tratta molto spesso di diportisti esperti che sanno perfettamente ciò che vogliono.
Amo le loro barche, amano navigare e non si scandalizzano di fronte alle novità. E' forse utile ri-
cordare che il primo yacht club della storia è stato fondato più di duecento anni fa a San Pietroburgo.
Comunque, non ha l'impressione che, in questo periodo, con la scusa del "trendy", siano nati anche dei superyacht decisamente brutti?

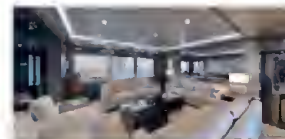
Ci sono sempre state e sempre ci saranno barche di tutti i generi: dalle più veloci alle dislo-
canti, dalle tradizionali alle futuristiche. E ciò vale anche per le cosiddette "trendy". Gli yacht si
evolvono nella misura in cui evolvono le aspettative e le ambizioni dei loro armatori. Tutto qui.
Anche i cantieri, ovviamente, fanno la loro parte. Alcuni pretendono di imporre
ai progettisti la loro filosofia, il loro tocco. Come si comporta in questo caso?
Se un cantiere ha un suo stile chiaro e definito, il compito del designer è anche quello di riportarlo
nel suo lavoro, dando a esso un'impronta inconfondibile. Questo accade in modo ancora più eviden-



te nel mondo dell'automobile: una Rolls Royce sarà
sempre riconoscibile al primo sguardo come Rolls
Royce, indipendentemente da chi l'ha disegnata.
Ecco che salta fuori la sua espe-
rienza di car designer.

Ma è molto semplice: tanto le auto-
mobili quanto gli yacht sono oggetti
tridimensionali in movi-
mento che, spesso, ven-
gono acquistati unica-
mente per la loro esteti-
ca. Dunque, in entrambi
i casi, il progettista deve
curare con la massima
attenzione sia la forma
complessiva sia il det-
taglio. Ciò spiega come
mai tanti car designer si-
ano passati, come me, a
disegnare yacht.

Torniamo per un
momento al tema





dell'interazione tra cantieri e designer. Secondo alcuni, l'estrema duttilità delle aziende olandesi nel realizzare qualsiasi tipo di progetto, indipendentemente dalla sua provenienza, avrebbe un po' snaturato il tipico "dutch-style". E' così? E' un non-problema, in quanto la cantieristica olandese punta da sempre più sulla qualità che sullo stile. E, sotto questo profilo, la nostra capacità di lavorare in team gioca un ruolo assolutamente fondamentale. Nel caso specifico del nostro studio, per esempio, lavoriamo in costante contatto e in perfetta armonia con una moltitudine di soggetti esterni: ingegneri navali, cantieri, allestitori di interni, project manager eccetera.

Con quale spirito, all'inizio di un lavoro, affrontate il "foglio bianco"?

Ciascun progetto è basato su una serie di incontri con il committente. Dobbiamo comprendere al meglio quali sono i suoi desideri e le sue necessità, per essere in grado di consegnargli un completo design-package che possa essere elaborato dagli ingegneri navali. E' per questo che, dall'idea iniziale alla prima fase della costruzione, ci vogliono - per esempio, per



uno scafo di quaranta metri - circa otto mesi.

Ma quali sono, più dettagliatamente, i passaggi di questo sviluppo?

Generalmente incominciamo realizzando disegni preliminari che esprimano il concetto di base. Quasi sempre si tratta di schizzi fatti a mano, mirati a esplorare rapidamente le varie soluzioni possibili.

L'impostazione varia a seconda che si tratti di una barca di taglio tradizionale, contemporaneo o addirittura futuristico. In questa fase, l'esplorazione delle idee è sostanzialmente libera, anche perché, nella ricerca delle soluzioni, ci piace spingere sempre un po' oltre i confini convenzionali. Una volta che il tema generale è stato sviluppato, ci dedichiamo ai dettagli riguardanti ogni singola area. Se il progetto riguarda gli esterni, dapprima sviluppiamo diverse alternative, proponendole in vista laterale e bidimensionale. Contemporaneamente, realizziamo i vari layout. Uno dei nostri punti di forza consiste nella nostra capacità di realizzare immagini esternamente realistiche, sia degli esterni sia degli interni. In questo modo, il cliente può farsi un'idea assai precisa della barca, molto tempo prima dell'inizio della sua costruzione.

E' comunque in qualche modo confortante sapere che, all'origine di tutto, c'è una matita e non un mouse.

Effettivamente, il momento più affascinante di ogni progetto è proprio quello in cui ti trovi di fronte al foglio bianco, con la matita in mano, e dal nulla cominci a creare qualcosa che diventerà un meraviglioso yacht. Sotto un certo aspetto, è una vera e propria sfida.

A quale progetto state lavorando in questo periodo?



Ci stiamo occupando degli interni di uno sloop di quaranta metri, in costruzione in Turchia. Inoltre abbiamo quattro yacht già iniziati in Cina, quattro in Olanda e due in Slovenia. Stiamo quindi per affrontare i disegni di un cinquantatré metri e di un quarantadue metri, per Jongert, e di due yacht ibridi, in collaborazione con la Inter Marine. Sempre in partnership, ma stavolta con la finlandese Mobimar, stiamo lavorando su un trimarano di 30 metri.

Quali sono le differenze fondamentali tra il disegnare un one-off destinato a un unico armatore e uno yacht destinato invece alla produzione "in serie"?

Quando si disegna una barca che verrà prodotta in van esemplari si deve tener presente che dovrà piacere al pubblico più ampio possibile. Per questo motivo, prima di tutto, è necessario studiare a fondo mercato. Successivamente bisogna valutare con attenzione i costi di produzione.

Qual è il progetto che meglio rappresenta il suo gusto personale?

Per quanto riguarda il design esterno, ce ne sono due, entrambi realizzati in Olanda: il motoryacht 39 metri per Jongert e il veliero "Axonite" per K&M. Invece, per quanto riguarda gli interni, uno dei miei disegni preferiti è quello per il Mangusta 108 "My Crazy Too". Fu il primo di una serie concepita per un cliente che pretendeva uno stile fresco, moderno, attuale. E, in qualche modo, ha aperto la strada a un nuovo filone progettuale.

Qualche suo collega sostiene che, in un superyacht, il mare tende quasi sempre ad essere troppo distante e che questo fatto rappresenta un problema per il designer. E' d'accordo?

Non lo definirei un problema, bensì - anche questo - una sorta di sfida. Certamente è importante far sì che le persone a bordo si sentano vicine all'acqua e ciò può essere ottenuto mediante l'adozione di diverse soluzioni abbastanza semplici, come balconate e terrazzamenti, tanto per usare termini mutuati dall'edilizia residenziale. Ma qualcuno è molto più audace, prevedendo addirittura l'imbarco di piccoli sottomarini. La sistemazione di questi e di altri "giocattoli" influirà senz'altro sull'articolazione degli interni e sul design dei futuri yacht.

CODECASA PASSATO, PRESENTE, FUTURO

di Roberto
Franzoni

L'ultima idea
partorita
nei cantieri
Codecasa
è "Vintage",
cioè una linea
di megayacht
definiti da
una linea
fasciosa che
richiama stili
classici dello
ship shape,
prua dritta,
capodibanda
in teak,

Dopo il successo dei megayacht plananti in lega leggera della serie "Sport", progettati da Andre Bacigalupo nelle misure di 35, di 41 e di 45 metri, imbarcazioni agili e veloci di profilo slanciato e di elevate prestazioni e di cui ha già progettato e sviluppato l'ammiraglia di 50 metri, Codecasa è ritornato sul suo tema tradizionale, quello della nave dislocante in acciaio con sovrastruttura in alluminio. Ma lo ha fatto uscendo dalla linea formale che ha caratterizzato la produzione ultima dei Codecasa da 51 e da 65 metri e introducendo un linguaggio nuovo, anzi... "Vintage". Così si chiama infatti la nuova linea di megayacht che ha esordito lo scorso anno con un 42 metri, sviluppato con gli architetti di casa Anna Maria e Franco Della Rofe, scafo blu, in acciaio, sovrastruttura bianca in lega di alluminio, elementi stilistici tipici dell'immaginario navale d'antan, dalla prua dritta all'impavesata alta, che digrada da prua a poppa, dal capodibanda in teak naturale a una sovrastruttura lineare, volutamente semplice, sviluppata su due ponti e sovrastata da un elegante e pratico sun deck. Le inclinate verso poppa delle portenze e dell'alberetto conferiscono all'insieme una silhouette solida e slanciata al contempo. A complemento di un'invenzione stilistica certamente di tendenza, interpretata con la sobrietà e l'equilibrio che costituiscono l'imprinting del cantiere, i tecnici, cioè gli ingegneri, che lavorano per ciò che non si vede, ma che quando si vive a bordo si "sente", hanno alacramente elaborato una serie di soluzioni, tutte "navali", fra virgolette per dire che sono mutuata dalla cultura ingegneristica navale e declinate nella qualità dimensionale e di comfort dello yachting, che danno al "Vintage" un ulteriore valore aggiunto, proprio in termini di qualità della vita di bordo, alla fine quello che ogni armatore, ogni ospite, ogni passeggero si aspetta da uno yacht.

impavesata,
alta,
sovrastruttura
lineare a due
ponti con
sun deck, ampi
passavanti.

Ma sotto, tra la macchina
e gli impianti,
si nascondono tante soluzioni
d'avanguardia che fanno del "Vintage"
una nave modernissima.

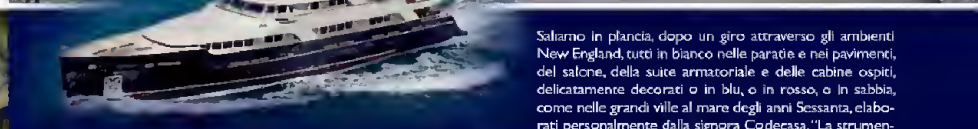




Ne parliamo salendo in pozzetto con Gianluca Imeri e Marco Esposito i due giovani ingegneri dell'ufficio tecnico del cantiere, tanto entusiasti quanto creativamente competenti. "Con il "Vintage" – esordisce Imeri – siamo ritornati agli scarichi subacquei.

Ultimamente i nostri scarichi erano a poppa, protetti, ma in aria. Questo comportava una certa sonorità nelle zone di poppa, in particolare in quest'area. Sul "Vintage" a poppa, dopo i 1200 giri, quando scatta la valvola by-pass, che corrisponde a circa 11 nodi, si sente solo il gorgoglio dell'acqua mossa dalle eliche".

"La prua dritta – prosegue Esposito – che potrebbe essere letta come una moda, in realtà ha un'efficienza molto elevata, che abbiamo provato in vasca navale, e offre notevoli vantaggi di spazio. Infatti, a parità di lunghezza fuori tutto, questo consente di guadagnare spazio sottocoperta, oltre tre metri, che si traducono in uno spazio di stivaggio, per cime d'ormeggio, parabordi, attrezzature, che vengono stivati a prua del pozzo catene. Pozzo catene e stiva di prua sono chiusi da due portelli circolari stagni, arieggiati da due maniche a vento, il tutto in stile vintage".



Siamo in plancia, dopo un giro attraverso gli ambienti New England, tutti in bianco nelle paratie e nei pavimenti, del salone, della suite armatoriale e delle cabine ospiti, delicatamente decorati o in blu, o in rosso, o in sabbia, come nelle grandi ville al mare degli anni Sessanta, elaborati personalmente dalla signora Codecasa. "La strumentazione – illustra Imeri – è naturalmente di ultima generazione ed è composta da tutti gli apparati che uno yacht di questa classe prevede, dagli schermi multifunzione intercambiabili attraverso cui si controlla ogni particolare del funzionamento e dell'andamento della nave, agli stabilizzatori Quancum che fungono anche da zero speed all'ancora. Abbiamo disegnato una plancia molto semplice, pulita, con tutto sott'occhio, per semplificare al massimo la vita del comandante".



Codecasa Passato, presente, futuro

"La nave —specifica Esposito— è classificata Lloyd's Register ed è MCA full compliant, ma essendo inferiore a 500 GT di stazza, la più piccola degli ultimi dieci anni, fruisce di alcune semplificazioni sui requisiti di sicurezza". "E avendo noi costruito appunto negli ultimi anni solo unità al di sopra delle 500 GT —continua Imeri— siamo sempre ridondanti in spessori, dimensionamenti, chiusure,

valvole, attuatori. D'altronde gli yacht portano 12 passeggeri, che siano sotto o sopra le 500 GT. E perché quelli che viaggiano su uno yacht più piccolo dovrebbero correre rischi maggiori? Sul "Vintage" tutte le paratie e i cielini delle cucine sono in classe A, e hanno un sistema di estinzione incendio fisso ad acqua nebulizzata, così come tutti i locali della barca, compresa la sala macchine. Queste misure non sono richieste per la stazza del "Vintage", ma noi le applichiamo lo stesso, offrendo la sicurezza di una nave in uno yacht".

Ora scendiamo in macchina, vasta, ben disegnata e organizzata, con tutto a portata di mano e di intervento. A cavallo dei due Cat 3512 C di 1230 kW campeggia un poderoso traliccio ad arco in tubo di lucicante inox da 100 millimetri che affonda i suoi piedi di appoggio sotto in sentina.

"Le marmitte sono appese al traliccio —spiega Imeri— che si appoggia al fondo dello scafo. Questo smorza completamente le vibrazioni, che non si trasmettono al sovrastante pavimento del salone, tagliando quel fastidioso rombo che si sente sempre nei saloni quando le marmitte sono appese al soffitto o alla murata alta". "È la prima volta che applichiamo questa soluzione —chianse Esposito— e ne siamo molto soddisfatti. Anche in termini di sonorità, grazie alla plastratura in alluminio di sala macchine e locali adiacenti, siamo scesi a 45 dB nella zona armatore a velocità massima". "Queste sono le valvole degli scarichi principali —indica Imeri— dove il tubo è bagnato da acqua nebulizzata per raffreddare i fumi. Fino a 1200 giri gli scarichi sono in aria, negli scarponi, che hanno delle griglie alettate con deflettori per evitare che l'onda di scia ngurgiti e spruzzi". "I timoni sono sincronizzati meccanicamente —specifica Esposito— con una barra di collegamento, un sistema semplice ed efficace". "Vintage" è nato come yacht semplificato, "della crisi", senza complessi e costosi macchinismi —a parte la pratica piattaforma multifunzione Transformer di Opacmare perfettamente

integrata nella spiaggia— ma è diventato un laboratorio di soluzioni intelligenti e avanzate, degne di yacht maggiori che d'ora in poi verranno applicate su tutti i Codecasa a venire.

Per ulteriori informazioni: Cantieri Navali Codecasa: piazzale San Benedetto del Tronto, 4; 55049 Viareggio (LU); tel. 0584 383221; fax 0584383531; sito web www.codecasayachts.com; e mail info@codecasayachts.com



IF YOU THINK
ALL THE PLACES ARE EQUAL,

Non tutti i porti sono uguali, e nemmeno tutti i servizi di assistenza nautica.

Se volete scoprire la differenza, dovete attraccare a Venezia dove, in una posizione storicamente privilegiata per la navigazione nell'Adriatico e nel Mediterraneo, opera il consorzio VYSA, specializzato nell'assistenza tecnica e nautica per il settore yacht e megayacht.

Potrete rilassarvi in un contesto unico e prezioso.

Godetevi la magia di Venezia, mentre VYSA si occuperà delle vostre navi, mettendovi al servizio i migliori professionisti del settore.

E poi, riprendete il vostro viaggio.



MAKE A PAUSE,
IN VENICE. 

VYSA
VENICE YACHT & SHIPS ASSISTANCE
THE NICEST PLACE TO GET SUPPORT
Dorsaduro, Santa Marta, Fabbricato 17
30100 Venezia - ITALY
T. +39 041.5334717 - F. +39 041.5334777
www.vysa.it

PROGETTISTA ALL INCLUSIVE

Intervista di Martino Motti all'ingegner Massimo Verme, progettista degli yacht Permare.

Ingegnere Verme, ci racconti brevemente qual è stato il suo percorso per approdare al ruolo di progettista di yacht.

Sono partito da tutt'altra esperienza scolastica. Si pensi ad esempio che il lavoro di tesi, durato un anno, riguardava la simulazione di impatto aereo su centrali nucleari. Per mantenermi gli studi, ormai quasi vent'anni fa ho iniziato a lavorare in un piccolo studio che serviva uno dei guru della progettazione nautica allora in voga. Lì è iniziato l'amore per la nautica e per le barche. Non fu solo la passione per il mare a guidarmi. Quello che mi affascinò fu la possibilità di sviluppare e coordinare un progetto di un'imbarcazione nel suo assieme, dall'idrodinamica agli interni, ad un livello sicuramente molto più basso di altri veicoli quali l'aereo o l'automobile, ma comunque con grandi soddisfazioni per il designer. Nel progetto di un'auto o di un aereo il singolo designer al massimo può essere responsabile della progettazione di un componente o di un sottosistema. Nella nautica ancor oggi è possibile che il progettista abbia la visione e la competenza su quasi ogni dettaglio del prodotto. L'originalità della nautica, vista da qualcuno come un limite, è dunque fonte di grosse soddisfazioni per il progettista. Decisi così di dedicarmi quasi esclusivamente al mondo unico della nautica da diporto.

Lei ha una preparazione tecnica ingegneristica, come e quando ha deviato anche verso un tipo di progettazione più prettamente di design?

Fino a circa dieci anni fa non pensai mai a curarmi del design. Ero infervorato ad analizzare carene, idrodinamica, strutture in composito e quant'altro: quell'esperienza acquisita fu il mio cavallo di battaglia per cercare di affermarmi nel settore. Poi un giorno, dieci anni fa, Fernando Amerio di Permare mi chiese un giudizio su dei bozzetti di linee esterne della sua nuova barca. Io mi schermii e dissi: "Io sono un ingegnere, non so se sono in grado di dare un giudizio autorevole". Lui mi rispose: "Il bello è bello, indipendentemente da chi lo disegni o da chi lo apprezzi". Quella risposta mi colpì e da quel giorno cominciai a provare e riprovare a disegnare qualcosa di mio. **Quali sono le fasi del suo lavoro?**

Il flusso di lavoro è articolato e varia anche in funzione della tipologia di progetto. La sua nervatura portante è il concept design iniziale, cardine di ogni progetto ed alla base del suo successo. L'individuazione delle esigenze di mercato nel caso di produzione seriale o delle esigenze dell'armatore di una barca custom rappresenta la fase iniziale più sfidante e se vogliamo divertente dell'intero processo di progettazione. Lo sviluppo progettuale a valle di questa fase è fatto in maniera parallela ed integrata, sia per la parte di design che per la parte tecnica. Segue una stretta collaborazione col

cantiere, all'interno del quale spendiamo buona parte del nostro tempo in fase esecutiva. Un buon progetto non può prescindere infatti dalla conoscenza delle fasi della sua produzione.

Come integra la parte tecnica con quella di design?

Da un punto di vista informatico e gestionale sono all'interno del mio studio strettamente legate. Cerco insomma di far parlare la stessa lingua a tecnici e designer, facendo ragionare da designer i tecnici e da tecnici i designer. La curiosità è che nella fase di sviluppo concettuale e creativo del progetto, da un punto di vista personale, spesso perseguo l'opposto. Cerco in sostanza di dimenticare di essere ingegnere quando faccio il designer. Mi preoccupo degli aspetti tecnici di dettaglio solo in un secondo tempo. E' chiaro però che non mi dissocio a tal punto da disegnare cose non realizzabili come a volte vedo fare da designer inesperti.

Quali sono i vantaggi e gli svantaggi di rappresentare la figura sia dell'ingegnere che del designer?

Per il cliente e per l'armatore vedo solo vantaggi. Ho svolto in passato funzioni di direttore tecnico in più cantieri. Spesso si perdeva più tempo a far mettere d'accordo designer ed ingegneri che a sviluppare concretamente il progetto. Nel nostro caso il problema non si pone. Gli svantaggi che ho vissuto sono stati solo a carattere personale e commerciale: difficile far capire in maniera credibile che potevo svolgere per davvero entrambe le funzioni. Qualche premio e tanti progetti sviluppati ci stanno però dando una mano. Difficile infine proporsi quale ingegnere in cantieri feudi d'altri designer. Lei utilizza ancora la matita o disegna al CAD? Che vantaggi porta la modellazione tridimensionale? Quali sono i limiti del CAD e quali i pregi del disegno a mano?



Posso dire che sono nato davanti al computer e morirò con la matita in mano. Il CAD è stata per me la partenza. Disegnavo per passione col CAD quando ancora molti, almeno nella nautica, non sapevano cos'era. Mi sono appassionato alla modellazione tridimensionale delle forme (inizi anni '90) cercando di sfruttare al massimo la tecnologia informatica dell'epoca. Poi però mi sono reso conto che il CAD portava via risorse mentali. Pensavo cioè al 50% al prodotto ed al 50% ai tecnicismi della sua modellazione. Oggi ho deciso di pensare al 100% al prodotto, specie nella fase iniziale della sua impostazione. Se Gordon Murray, progettista vincente di una Formula 1 ipertecnologica e con risorse quasi illimitate la pensa allo stesso modo, forse ci sarà un perché... Il discorso è diverso per la fase di sviluppo di dettaglio. In quella fase il CAD, specie tridimensionale, è un aiuto insostituibile ed imprescindibile. Giocando con le parole si potrebbe dire che il CAD preferisco darlo a matita ma la mia orchestra deve suonare col CAD.

Lei ha un rapporto frequente con il cantiere Permare. Sappiamo che ha disegnato la nuova Amer 100: possiamo parlare della barca per raccontare il suo lavoro? Partiamo dalle basi, da quando si abbozzano le prime idee.

L'idea dell'Amer 100 è nata due anni fa nel periodo più buio della crisi, sulla scia delle premiate 116 e 92. Sembrava che l'unico tipo di barca vendibile e "politically correct" per i prossimi anni fosse la navetta dislocante. Io ero invece convinto che per un'ampia fetta di clientela la barca potesse e dovesse essere sportiva ed accattivante. L'idea fu quella di vestire spazi interni da navetta con linee più sportive, per un bacino di potenziali clienti diverso. Una volta identificato questo concept design, rigorosamente a matita, si è iniziata la fase successiva dello sviluppo di dettaglio dello styling e dell'engineering, ciascuno con le proprie slide. Gli obiettivi di progettazione sono stati combinare spazi e linee classiche, ottime prestazioni e risparmio



Progettista All inclusive

di carburante. Tale impostazione ovviamente fu estesa alle sue caratteristiche tecniche, disegnando una carena che consentisse non solo di planare efficacemente ma anche di navigare a bassa velocità con consumi ridotti. Abbiamo mantenuto la linea assomigliante alla Amer 92, come fosse una firma, ma con finestrature laterali più allungate.

Qual è stata la parte più appassionante del complesso progetto della Amer 100? La sfida era aumentare gli spazi a disposizione dell'armatore realizzando una soluzione wide-body utilizzando anche trasmissioni V-Drive, soluzioni queste ambedue inusuali su una barca sportiva. Inoltre l'abbiamo mantenuta omologabile come barca da diporto sotto i 24 m di lunghezza CE. Il difficile è stato armonizzare le linee esterne per poter consentire gli ampi volumi interni su una carena efficiente in tutte le condizioni.

Avete studiato ed utilizzato tecnologie o soluzioni tecniche all'avanguardia? Per esempio studi di fluidodinamica CFD?

Ci siamo avvalsi della nostra esperienza ma anche di risorse esterne come quelle ad esempio di Enginsoft, una delle più grosse società di ingegneria italiane (oltre 80 ingegneri) con cui collaboriamo in altri settori e che ci ha messo a disposizione importanti risorse per il calcolo fluidodinamico e strutturale. Abbiamo inoltre adottato diverse opzioni molto interessanti, progettate appositamente per la Amer 100, come balconi, piscina all'aperto a prua e l'accesso laterale alla timoneria mediante una porta ad ala di gabbiano. Sulla Amer 100 è stato fatto anche un raffinato lavoro di ottimizzazione dei pesi e dimensionamento delle strutture in modo da permettere di utilizzare ogni più piccolo spazio utile nel migliore assetto della barca. Senza trascurare l'aspetto legato a rumore e vibrazioni, curato con l'utilizzo di materiali adatti e lavorazioni appropriate.

Altre informazioni sulla barca?

La Amer 100 può offrire fino a 3 cabine per gli ospiti e 5 cabine per l'equipaggio, una grande cucina e 60 metri quadrati di flying bridge. Come nella migliore tradizione Permare gli interni sono completamente custom: i materiali infatti sono scelti dal committente. Il 100 può navigare 24 ore su 24 con un motore a 12 nodi con un consumo di carburante di 24 litri per miglio nautico, ma può anche raggiungere una velocità massima di 29 nodi con i 2 motori da 1.925 cavalli. Crediamo che al momento Amer 100 possa rappresentare un prodotto unico nel suo segmento e che ci potrà dare grandi soddisfazioni.

Permare, via del Castello, 17 - Portofino; 18038 Sanremo (IM); tel 0184 504050; fax: 0184 504052; e-mail info@gruppopermare.it - web www.gruppopermare.it



ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA

Passo Osservatorio, 4 - 16134 Genova - Tel. 010 2443376 - Fax 010 241400

www.marina.difesa.it - info.sito@marina.difesa.it

CARTE NAUTICHE PER IL DIPORTO

LA PRIMA CARTOGRAFIA NAUTICA UFFICIALE DELLO STATO
REALIZZATA ESPRESSAMENTE PER I DIPORTISTI



Copertura

Il portafoglio cartografico per il diporto, pubblicato dall'I.I.M., si compone di carte costiere e litoranee così suddivise:

- 1 Area Portolano P1 - KIT P1: 20 carte dal Capo Mortola a Cinquale (Liguria).
- 2 Area Portolano P2 - KIT P2A: 25 carte da Marina di Massa all'Isola di Pianosa (Toscana).
- 3 Area Portolano P2 - KIT P2B: 23 carte dall'Isola di Montecristo a Capo Circeo (Toscana e Lazio).
- 4 Area Portolano P3 - KIT P3A: 15 carte da Capo di Monte Russa a Punta sa Cannia (Sardegna nord-orientale).
- 5 Area Portolano P3 - KIT P3B: 19 carte da Capo Palmeri a Punta sa Calade Bianca (Sardegna meridionale).
- 6 Area Portolano P3 - KIT P3C: 22 carte da Punta sa Calade Bianca a Cala Sarràia (Sardegna nord-occidentale).
- 7 Area Portolano P4 - KIT P4: 30 carte da Porto Baudino a Punta delle Cinve (Lazio e Campania).
- 8 Area Portolano P5 - KIT P5A: 20 carte da Punta Mazza nota allo Stretto di Messina al Fiume Tiferno (Basilicata, Calabria tirrenica e Sicilia prima).
- 9 Area Portolano P5 - KIT P5B: 18 carte da Melio di Porto Salvo a Torre di Andrano (Regioni joniche).
- 10 Area Portolano P6 - KIT P6A: 27 carte da Trapani a Rometta Mare (Sicilia prima).
- 11 Area Portolano P6 - KIT P6B: 23 carte da Torre Solbilla a Marzamemi (Sicilia occidentale e meridionale).
- 12 Area Portolano P7 - KIT P7: 23 carte dal Porticciolo di Tiflis a Sengallia (Regioni adriatiche centro-meridionali).
- 13 Area Portolano P8 - KIT P8: 18 carte da Sengallia a Trieste (Regioni adriatiche settentrionali).

INTERVISTA AL COMANDANTE ROHAN WILLNER

di Martino Motti

"Bator Rouge" è uno yacht elegante e dal portamento fiero e possente, il suo comandante, Jess de Rohan Willner, mi accoglie in plancia di comando.

Da quale parte del mondo proviene comandante?

Sono nato e cresciuto nel Regno Unito, ma mio padre era franco/austroungarico e mia madre norvegese. Ho vissuto in Francia per 30 anni e mia moglie è tedesca.

Come si è avvicinato al mare?

Da ragazzo facevo week-end e vacanze-lavoro in un cantiere sul fiume Tamigi. A 13 anni curavo piccole barche a remi, successivamente sono passato alla manutenzione di piccole barche a motore costruite in cemento. Poi, dopo la maturità, sono entrato in Marina Mercantile. Scuola di formazione?

La mia formazione come ufficiale cadetto di macchina è durata quattro anni. Ho trascorso i primi due anni presso il Marine Engineering College a Southampton prima di vedere la mia prima nave! Il terzo anno l'ho passato in mare come cadetto e l'ultimo al Merchant Navy College nel South Shields, nei pressi di Newcastle.

Quali sono i suoi primi ricordi del mare e delle barche?

Il mio primo ricordo di barche riguarda il fiume Tamigi ad Abingdon, quando lavoravo nel cantiere nei fine settimana. Quell'ambiente mi ha sempre interessato e mi ha fatto avvicinare al mondo delle barche e dell'ingegneria navale. Credo che il mio primo viaggio in mare sia stato in traghetto verso l'isola di Wight.

Come è stato l'impatto col mondo del lavoro vero e proprio?

Ho avuto un inizio privilegiato perché, come ufficiali cadetti, eravamo tutti ben curati e serviti. Il primo anno eravamo ospiti in un ostello: cuochi ci preparavano buon cibo, camerieri ci servivano a tavola e guardabornieri ci curavano le uniformi. Questo ostello era una bella e antica residenza di campagna vicino a Southampton, in mezzo a 26 acri di campagna lussureggiante. Dal secondo anno, invece, ci siamo dovuti organizzare autonomamente: la nostra sistemazione: quello è stato un po' il nostro risveglio!

Quali le prime esperienze in mare?

Ho dovuto volare a New York per raggiungere la mia prima nave, insieme ad altro ingegnere cadetto. Avevamo già fatto due anni di collegio, ma questa è stata la nostra prima esperienza dell'andare per mare. Siamo partiti il giorno seguente da New York per attraversare l'Atlantico e il mio compagno ha sofferto il mal di mare lungo tutta la traversata fino a Cape Town. Per questo motivo alla fine è dovuto sbarcare e tornare a casa da Durban mettendo fine a una carriera appena iniziata. Penso che sia sbagliata la logica di non imbarcare un cadetto prima di aver frequentato almeno due anni di formazione in collegio!

Precedenti esperienze di comando?

Dopo un periodo di cinque anni nella Marina Mercantile, ho viaggiato verso il Sud della Francia e ho ottenuto un incarico come direttore di macchina su una barca a motore di 96 piedi Alfa fino ho lavorato 10 anni come direttore di macchina su vari yachts e seguito la costruzione di "Sheergold", Amels di 42 metri e "Katamarino", Amels di 57 metri. Poi ho iniziato a studiare per la qualifica di comandante, ottenuta nel 1996. Il primo yacht che ho comandato è stato un Denison di 32 metri con propulsione idrogetto. Sono stato poi comandante di armamento per "Sussumo", un DeVries Feadship di 50 metri, "Ectasea", un Van Lent Feadship di 86 metri, "Lionheart", un Benetti di 63m e oggi comando "Baton Rouge", Icon Yachts di 63 metri.

Quali caratteristiche ha la barca che sta comandando?

"Baton Rouge" è il secondo Icon yacht costruito in Olanda. È stato varato nel 2010 e abbiamo fatto la nostra prima stagione nei Caraibi lo scorso inverno. È una barca molto robusta, come la maggior parte degli yachts olandesi, una grande barca, molto marina. Finora abbiamo navigato per 27.000 miglia e si sta comportando molto bene. Ci aspettiamo una intensa sta-

gione di charter.

Marina preferita?

Il mio porticciolo preferito è la manna di Portofino e Mangot Bay a St. Lucia, nei Caraibi, sebbene il "Vieux Port" di Cannes, dove ero con la mia prima barca, mi sia sempre rimasto nel cuore.

Rotta preferita?

Tornare verso casa!

Quali innovazioni del mondo dello yachting l'hanno maggiormente colpita e perché?

Nel 1983 ho iniziato la mia carriera nello yachting. Uno dei miei primi compiti era quello di contribuire a sviluppare il sistema Satcom A per gli yacht. Per il GPS doveva passare ancora molto tempo, allora utilizzavamo il Decca e il Loran C, che avevano il segnale sempre satellitare. Oggi abbiamo il sistema AIS e tracciare rotte con una precisione di qualche metro su una carta elettronica è una realtà. Ma, per far fronte alla gestione di bordo, abbiamo anche avuto un enorme aumento della burocrazia che, se da un lato ha migliorato la sicurezza, dall'altro ha reso questo lavoro meno divertente e più dispendioso di tempo ed energie. Le moderne comodità che oggi diamo per scontate sono sorprendenti ma la vita era sicuramente meno complicata senza cellulari, computer, internet o e-mail.

La peggiore avventura mai capitata nella sua esperienza di capitano?

Ho fatto un trasferimento da Jeddah, in Arabia Saudita, a Cipro. Abbiamo ritardato la partenza e ci siamo fatti prendere dal maltempo: una rottura allo stabilizzatore e una perdita alla pompa di sentina di prua ci hanno costretto a dichiarare emergenza e a riparare in un porto commerciale del Mar Rosso. Il porto però era chiuso per una festività religiosa e ci hanno vietato l'ingresso. Tuttavia, non avendo scelta, ho portato comunque la barca in banchina. La manovra non è stata gradita, tanto che abbiamo trascorso i tre giorni necessari per le riparazioni con le guardie armate sulla passerella che ci impedivano di scendere a terra.

Cosa pensa del suo ruolo di capitano e del mondo dello yachting in cui si trova ad operare?

Mi sento molto privilegiato di far parte dell'industria nautica internazionale, che è cresciuta molto negli ultimi decenni. Quando ho iniziato una barca di 40 metri era considerata un grande yacht, si poteva trovare posto in qualsiasi marina e quasi nessuno si sarebbe sognato di ancorare in rada.

Oggi uno yacht deve essere almeno di 75 metri per entrare nell'elenco dei top 100 e trovare ormeggi in porto sta diventando davvero una preoccupazione: quindi la regola è: dimenticare la marina! Credo che il mondo dello yachting stia diventando progressivamente sempre più ricco di professionalità. Tuttavia dovremmo tutti fare uno sforzo maggiore e creare una sorta di forum per unificare le varie entità in modo che l'industria possa essere rappresentata da un unico organo portavoce di organizzazioni come la UE e l'IMO. Al momento purtroppo le nostre richieste rimangono inascoltate. Credo sia inevitabile che prima o poi lo yachting inizi ad operare come nella marina mercantile. Gli equipaggi dovranno essere tutti in regola, ma ci aspettiamo una rotazione continua di posti di lavoro e più abbandoni. Questo purtroppo non può essere un bene per l'armatore che si troverà davanti a facce nuove ogni volta che sale a bordo.

REVERSE OSMOSIS WATERMAKERS

Free to enjoy the sea!



● BiCompact: from 200 to 700 l/hour



● Sailor Compact S: from 210 to 820 l/hour



● Minimar Plus Slim: from 35 to 100 l/hour

COMPACT AND
VERSATILE
MOUNTING
REVERSE OSMOSIS
WATERMAKERS.
WITH FRESH WATER
PRODUCTION
RANGE FROM 30
UP TO 10.000 LITERS
PER HOUR

**Aqua
PUR**

**AQUAPUR
WATER PURIFIERS**

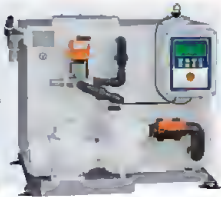
A wide range of
reverse osmosis
purifiers for fresh
water on board
and at home
Production up to
110 l/hour.

ECOMAR

**Sewage
Treatment
System**

Complying with International Standards
Treatment capacity from 2,300 till
50,000 l/day
Full automatic operation with
microprocessor control

CELOSIS SYSTEMS APPROVED IN
CONFORMANCE WITH INTERNATIONAL
ISO 9001:2000 AND ISO 14001:2004
DIRECTED BY THE U.S. COAST GUARD



TECNICOMAR®
DISSALATORI - WATERMAKERS

TECNICOMAR S.p.A.
91015 MARSALA (TP), ITALY - C.da Barbero, 145/D
S.S. 115 Km. 36,4 - Phone (+39) 0923 964909
Fax (+39) 0923 960235 - Subsidiary: 55049 VIA REGGIO (LU)
Via M. Coppino, 67 - Phone/Fax (+39) 0584 395409
www.tecnicomar.it - E-mail: info@tecnicomar.it



APPLEDORE SHIPBUILDERS MASTIFF

di Rodolfo Zaboli

Il Mastiff è stato varato nel 1967 dai cantieri inglesi Appledore Shipbuilders Ltd, esistenti ancor oggi,



come rimorchiatore per operazioni di salvataggio prima e rimorchio poi, per la British Royal Navy, ex Dog Class

Sua zona di azione era la Manica, con le sue rigidissime condizioni meteorologiche: era impiegato come supporto ai trasporti petroliferi, ma l'ultimo ingaggio fu quello di affiancare i sommergibili. A tal proposito, infatti, aveva la parte bassa della carena ricoperta da uno strato di gomma protettiva per evitare il danneggiamento della vernice di protezione antisolar dello scafo dei sommergibili. Lo scafo completamente realizzato in acciaio saldato e la propulsione bialica a linea d'asse gli garantivano la necessaria robustezza e potenza. Gli interni originali erano in mogano scuro, sottocoperta aveva i locali per l'equipaggio, mentre sul ponte principale c'era la zona ufficiali con le cabine ed un salotto utilizzato anche per i pasti. Dove oggi è il salone non esisteva nulla, uno spazio aperto con l'argano a centrobarca, con il gancio basculante e la gru. La plancia di comando aveva anche le finestrate superiori e posteriori per il controllo delle superpetroliere. Tutta la zona di poppa era libera, solo un grande vemicello al centro, esattamente dove oggi è in funzione. Tra le murate correvano due traverse in acciaio che servivano a far scivolare i cavi di traino senza toccare la coperta. Tristemente, però, nel 1999, dopo più di quarant'anni di onorata carriera, Mastiff viene posto in disarmo. Cinque anni ad aspettare la sua sorte, sempre mantenuto e conservato in perfetta efficienza, fino a quando un giorno del 2004, tramite una conoscenza in Inghilterra, l'attuale proprietario, la società ETA srl di Roma, nasce ad aggiudicarselo e a portarlo a Roma. Il refitting, avvenuto in due fasi, ha visto le prime lavorazioni di carpenteria metallica e la realizzazione delle sovrastrutture in alluminio nel 2008, presso i Cantieri Fratelli Galliano di Gaeta. La seconda fase, più complessa, presso i Cantieri Tecnomar di Fiumicino, tra il 2009 e il 2011, dove diverse squadre di operai e ingegneri specializzati provenienti da tutta Italia si sono avvicendate nel restaurare e costruire/ricostruire interni ed esterni, plattatura compresa. Tra le lavorazioni più importanti possiamo citare il recupero e il restauro dell'impiantistica originale, dell'idrodinamica e dei gruppi elettrogeni, la bonifica e il risanamento di casse, impianti e motori, la revisione di tutte le pompe di acqua di mare e dolce dei motori, dell'impianto del timone e il motore compressore di emergenza. L'impianto elettrico e i gruppi elettrogeni, naturalmente, hanno



subito importanti se non sostanziali lavori di adeguamento (sembra strano che sia sufficiente un semplice restauro, ma bisogna considerare che era una nave militare). Altri impianti che hanno subito interventi, o meglio, che sono stati realizzati, sono un depuratore per il gasolio con relativa pompa di travaso, un impianto antincendio, l'autoclave per l'acqua dolce, un compressore d'aria, un nuovo generatore elettrico, l'elettronica di navigazione e di comunicazione di ultima generazione, un bottazzo in gomma sagomata di finitura delle fiancate e un impianto oleodinamico di derivazione aeronautica,



motori sono stati completamente smontati e revisionati a 0 ore, cioè come fossero nuovi. Sono motori Lister Blackstone da lavoro, da 750 cavalli ma ndotti gin motore, che necessitano di revisione ogni 60.000 ore di moto, per il diporto un'elemtà. È il giugno del 2010: dopo circa un anno e mezzo di lavori, Mastiff riprende il mare, più bello e marino che mai. Ma vediamo come è cambiata la barca e come la troviamo ora. Gli esterni sono stati arricchiti da ponti in teak che regalano un comfort e una estetica elegante e curata, nonché una vivibilità a bordo a cinque stelle. Nel pozzetto, coperto in parte dal ponte superiore, è sparito il gancio di traino; al suo posto si trova ora un tavolo in legno e cristallo trasversale, mentre è rimasto, invece, un grande verrucello idraulico con la classica campana che troneggia al centro, verso poppa. Ai lati enormi batte in acciaio lucidato sono accompagnate da fori passacavi nelle fiancate in ferro. A poppa, appoggiato alla murata tondeggiante, è stato ricavato un importante prendisole rialzato. Due camminamenti laterali portano verso prua, dove troviamo i due grandi ed originali verrucelli idraulici per le ancore, sistemate classicamente negli occhi di cuba. Dal pozzetto, una scala in inox e teak con illuminazione a led integrata, porta al ponte superiore, occupato in parte dai tender: un gommone e una moto d'acqua, movimentati da una gru idraulica ognuno. Questa è anche la zona semiprivata dell'armatore, che può contare su chaise longue per i bagni di sole. Anche su questo ponte, due camminamenti portano verso prua, dove, invece, trova posto la plancia di comando. Il

per alimentare un generatore elettrico e altri servizi. Il Cantiere Navale Lusben di Livorno ha curato la revisione del sistema di propulsione ass-eliche. E proprio grazie a questi lavori di recupero e ammodernamento che la nave è stata classificata in prima classe dal RINA con il massimo del punteggio 100-A.I.I. Successivamente, si è passati ad un refitting globale di interni, curati dalle vecchie maestranze qualificate del cantiere Canados, ed esterni, per trasformarlo finalmente in uno yacht da diporto carico di fascino e maniera. Il lavoro e la progettazione sono seguiti personalmente dalla proprietà, dal management e dal comandante attuale Fabio Lubrano con la collaborazione di quattro architetti (tra i quali Marco Giannetta e Luca Binarelli) e il necessario supporto di ingegneri, (come Andrea De Martino che ha progettato i sistemi audio/video/intrattenimento e illuminazione) e del RINA. Il risultato è uno stile moderno ma molto marino, sobrio ma non banale, accogliente ed elegante. Tutto ciò che è stato montato a bordo è di assoluta prima qualità, a partire dagli acciai, tutti in inox AISI 316, all'impianto domotico di gestione digitale degli impianti elettrici, audio, video, Internet e di sorveglianza, per arrivare al ponte in teak e al capo di banda da 8 centimetri di spessore, al trattamento delle acque e all'insonorizzazione degli ambienti. Ma ciò che è rimasto dopo pesante refitting e non è poco, è lo scafo, i motori, il timone, la bussola nella sua chiesuola originale, i due splendidi telegrafi di macchina e molti degli impianti idraulici e oleodinamici. I

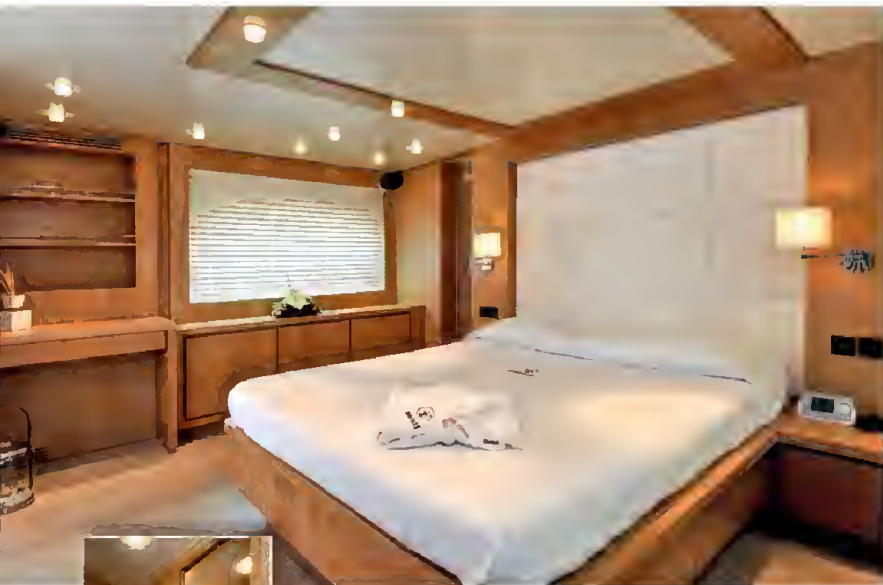
SCHEDA TECNICA

Materiale scafo e superstrutture: acciaio - Materiale ponti: acciaio - Cantieri di costruzione: Appledore Shipbuilders Ltd, Inghilterra - Anno di costruzione: 1967 - Anno di restauro: 2009/2010 - Lunghezza f.t.: 32,00 - Larghezza: m 7,72 - Pescaggio: m 3,66 - Motonizzazione: 2x750 HP Lister Blackstone - Velocità massima: 13 nodi - Velocità di crociera: 10,5 nodi - Autonomia: 2.200 miglia - Consumo: 120 l/h - Serbatoio carburante: litri 36.000 - Cabine ospiti: 4 - Numero ospiti: 9 - Cabine marinai: 3 - Bagni ospiti: 5 - Bagni marinai: 3 - Generatori: Onan 50 kW e 30 kW - Desalinizzatore: 250 l/h - Classificazione: RINA 100 A.I.I. - Bandiera di appartenenza: italiana.



Appledore Shipbuilders Mastiff

locale è completamente finestrato su tre lati ed un ponte portoghese lo circonda verso prua. Sono ancora presenti, e non per sola bellezza, i due telegrafi di macchina per azionare i due possenti motori Lister Blackstone originali dell'epoca. Al centro è sistemata la chiesuola della bussola con timone in legno. Naturalmente la plancia è stata dotata delle più avanzate tecnologie di controllo di comunicazione e navigazione, discretamente montate per non invadere troppo il look d'epoca. È una vera esperienza navigare sul Mastiff e sentire ancora la campana che indica l'inserimento della marcia e le variazioni di potenza, sembra di vivere davvero in un'altra epoca. Ma l'aspetto rude del rimorchiatore militare è ingentilito, se non cancellato, negli interni, eleganti, marini e perfino tecnologici. Il salone, il



108

primo ambiente che si incontra, è unico e arredato con mobili in legno di rovere dalla tonalità calda, mentre il pavimento è in rovere sbiancato. La zona salotto con divani e pouff è all'ingresso, la zona pranzo è più in prua. Un tavolo trasversale in cristallo e acciaio da otto coperti è accompagnato da altrettante sedie in pelle. La parete di fondo, in legno, è impreziosita da un pannello in cuoio testa di moro. Alle finestre che circondano tutta la sala, veneziane in pelle bianca accompagnano, come tonalità, i soffitti a pannelli. Al termine del salone troviamo un ascensore privato per l'accesso alla cabina armatoriale, le scale per la discesa sottocoperta nella zona notte, un day toilet e la porta per l'accesso alla cucina, in prua. La cucina è a L, compatta ma ben organizzata, dotata di tavolo pranzo per l'equipaggio. Da qui si ha un accesso diretto alla plancia di comando, attraverso una ripidissima scala. Passiamo alla zona notte: alla base della comoda scala in legno due cabine ospiti doppie con letti affiancati possiedono proprio bagno privato con box doccia. Le cabine hanno un'estetica molto marina nei toni del rovere e del panna, con testiere in pelle testa di moro. Verso prua, alla fine del corridoio, la cabina Vip con letto matrimoniale centrale è calda e spaziosa, il suo bagno è comodo e dotato anch'esso di box doccia. La cabina dell'armatore, l'abbiamo solo accennato: è situata sul ponte



superiore e vi si accede, mediante un ascensore o dall'esterno, dalla scala del pozzetto. L'ambiente è luminoso per via delle finestre laterali e della doppia porta finestra a movimentazione elettrica verso poppa. Il letto matrimoniale, con testiera in pelle bianca capitonné, è centrale ed è rivolto proprio verso la zona

poppiaria, con totale vista mare su tre lati. La cabina è arredata con mobili a cassetti e stipetti da un lato e da stipetti e angolo ufficio/toilette dall'altro. All'ingresso è presente una capiente cabina armadio. Il bagno è posto alle spalle del letto, è simile come aspetto a quelli degli ospiti, ma un po' più ampio e con box doccia rettangolare. Il massimo dell'estetica di questa cabina, naturalmente, lo possiamo godere quando i tender sono calati in acqua, e gli armatori possono quindi godere di una grande terrazza panoramica e di totale privacy. Ciò che si può notare molto bene è la presenza discreta della tecnologia, sia nell'impianto elettrico a sfioramento che nel sistema di gestione audio/video integrato, playstation, home-theatre e internet, comandato da pannelli e telecomandi multifunzione distribuiti in ogni ambiente, come anche la gestione della temperatura con riscaldamento e condizionamento indipendente in ogni ambiente o la completa gestione dell'illuminazione creata da Dali Zumtobel Lighting & Bega. La barca è anche disponibile per il charter e a tal proposito offre tutti i consueti gadgets per il divertimento marino, come attrezzature da pesca, scd d'acqua, diving e molto d'acqua. Per ulteriori informazioni: EY&C; via San Martino della Battaglia, 31; 00185 Roma; tel. 06.44362766; fax 06.44363117; e-mail info@eycharter.com; web: www.eycharter.com 109

LUSBEN GIGANTEGGIANDO

di Roberto Franzoni

È la più grande e organizzata struttura dedicata al refit e alle riparazioni del Mediterraneo. Parte del gruppo Azimut-Benetti e della galassia Yachtique, la società del gruppo che offre un ampio ventaglio di servizi all'armatore, si avvale di due sedi, a Viareggio e a Livorno che non hanno pari per spazi, accoglienza, dimensione delle strutture e capacità di lavorazione fino a scafi di 180 metri. "Il nostro miglior biglietto da visita però — afferma con orgoglio il direttore Paolo Simoncini — rimane sempre la qualità".

Il recente investimento l'azienda toscana ha ricostruito completamente il sito, creando un marna moderno, la struttura più efficiente, accogliente e attrezzata di Viareggio, da oltre 30 posti barca su uno specchio acqueo di oltre 30.000 metri quadri. Dotato di un travel lift da 600 tonnellate, di una cabina di verniciatura per scafi fino a 60 metri, di un'elegante struttura che contiene confortevoli alloggi per comandanti ed equipaggi — un unicum nel panorama della cantieristica del refit — il cantiere viareggino è ancora di più un punto notevole nell'ambito del porto versiliese. Dopo l'acquisizione del cantiere Orlandi a Livorno da parte del gruppo Azimut-Benetti nel 2003 e il trasferimento di tutte le operazioni relative alle costruzioni in metallo di Benetti, anche Lusben ha potuto espandere la propria attività all'interno dei 260.000 metri quadrati del sito livornese e fruire dei grandi impianti lì contenuti, come lo ship lift da 2.500 tonnellate, il bacino galleggiante da 187 metri per 18.000 tonnellate, il bacino in muratura da 130 metri, un travel lift

Lusben è dal 1956 un caposaldo della cantieristica di assistenza. Per decenni è stata il punto di riferimento per la messa in acqua, la riparazione, l'allestimento e il refit nel porto di Viareggio. Nei suoi cinquantasei anni di attività ha operato su oltre mille imbarcazioni, costruendosi un patrimonio conoscitivo e di esperienza unico nello scenario dei cantieri dedicati esclusivamente all'assistenza. Nel 2000 il gruppo Azimut-Benetti ha acquistato la struttura, investendo diversi miliardi di lire dell'epoca e con un ulteriore im-

da 300 tonnellate e capannoni per scafi fino a 90 metri. Nel quadro della riqualificazione di tutta l'area ex Orlandi, Lusben dispone di uno specchio acqueo di ben 120.000 metri quadrati con un modernissimo marna per megayacht inaugurato questa estate. Con questa doppia postazione e con strutture che non hanno pari in Mediterraneo Lusben si colloca al vertice dell'offerta di refit e di riparazione per grandi yacht con la possibilità di intervenire anche sui mega yacht oltre i 100 metri, sempre più numerosi nello scenario internazionale, a stare alla classifica dei top 100 yacht, la cui soglia d'ingresso si sposta sempre più in alto, ormai largamente sopra i settanta metri (il 100° è Phocæa, veliero 4 alberi di 75,15 metri). Lusben fa parte inoltre della galassia Yachtique, l'organizzazione di Azimut-Benetti a servizio degli armatori, che spazia dal design alla fornitura di suppellettili, dal charter al reclutamento di equipaggi, dal finanziamento all'assicurazione, dall'ormeggio alla gestione dello yacht e naturalmente al refitting e alle riparazioni. Paolo Simoncini, dividendosi tra Viareggio e Livorno, dirige Lusben con grande passione. **Quanti interventi avete effettuato nella stagione 2011/2012?**

27 barche a Viareggio e 15 a Livorno. Viareggio è dedicata a imbarcazioni fino a 50 metri. Anche nel refit fino a questa dimensione si sente un rallentamento. Il valore medio dei lavori è diminuito. Per noi un refit di valore supera il milione, milione e mezzo. In questa fascia nella stagione appena conclusa la maggior parte delle imbarcazioni ha fatto invece solo ordinaria manutenzione. A Livorno viceversa operiamo da 50 metri in su e l'attività è cresciuta di un 20%. Abbiamo lavorato anche su un 130 metri.

Voi trattate tutti i materiali, metallo composito e anche legno?

Noi operiamo a 360°. Abbiamo restaurato barche antiche, e ristrutturato barche degli anni Sessanta in legno, in ferro, e dei decenni successivi in vetroresina. Il SY Sylvia ad esempio è un progetto di refit molto interessante, in quanto riguarda una costruzione che risale al 1925 realizzata su un progetto di Charles E. Nicholson e costruita in legno e acciaio nel cantiere di famiglia Camper & Nicholson a Gosport in Inghilterra. Gli alberi della barca sono stati levigati fino a far riaffiorare il legno grezzo e, dopo i lavori di refit, verniciati. Lo scafo è stato poi completamente riverniciato a mano e dopo sette mesi consegnato al suo armatore.

Qual è il lavoro più impegnativo che avete realizzato?

Il MAY Etra. Lo yacht è stato costruito nel nord della Cina, nella provincia di Shandong, con materiale reperito in loco. Styling, design e il progetto nel suo complesso sono stati rivisti dalla Lusben e nel 2008 lo yacht è stato soggetto a un refit completo. I lavori hanno impegnato i project manager di Lusben per quasi due anni. Il refit ha riguardato anche la parte strutturale e il layout. In particolare, sono stati eseguiti interventi significativi come l'allungamento dello scafo, passato da 45,50 a 49,70 metri, la riprogettazione e la riorganizzazione della sala macchine per adeguamento alle richieste del RINA, che hanno comportato la riprogettazione di tutti gli impianti (sentina, acqua, gasolio e di depurazione) che ora consentono di scaricare in mare acqua pulita; la riprogettazione dell'impianto refrigerante per consentire la lunga navigazione con la sostituzione di tutte le celle frigorifere presenti a bordo; intervento che ha richiesto l'allungamento della controcarena di 40 cen-



Lusben Giganteggiando



timetri per lato; la riprogettazione dell'impianto elettronico, sostituito e modificato per consentire l'installazione di antenne radar e satellitari capaci di ricevere il segnale in tutto il mondo. Tutte queste lavorazioni hanno fatto ottenere le certificazioni "Green Star" e "Comfort Class" da parte del RINA, che non si ottengono facilmente, ma richiedono particolare attenzione e rispetto per l'ambiente, prevedendo tra l'altro la limitazione di emissione di gas dei motori e condizionatori. In considerazione di queste classificazioni, Etra può navigare in tutte le acque del mondo, comprese quelle protette da vincoli ambientali.

Qual è la vostra concorrenza più agguerrita? Francia, Spagna, Malta...

La più agguerrita, ma di breve respiro, è quella dei piccoli operatori che abbassano i prezzi e illudono gli armatori, operando in strutture non organizzate. Strappano il lavoro, non garantendo la qualità, e alla fine l'armatore si trova dei lavori non eseguiti ad opera d'arte. Più che i cantieri di nazioni vicine sentiamo la crescita della Turchia, che sta lavorando bene a prezzi interessanti. Malta non è ancora entrata in lizza. Viene presa sempre in considerazione dal comandante e dall'armatore, ma ancora non ha le sinergie necessarie per gestire i grandi yacht. Per ulteriori informazioni consultare il sito web www.lusben.com.



112

Where else can you see the world's most luxurious superyachts side by side?

Download free APP

FEARSHIP

25-29
OCTOBER
2012



Plan your show visit today!

Visit www.ShowManagement.com see photos and details of hundreds of products and vessels including the world's most extraordinary and uniquely designed superyachts.

See useful links to hotels, rental cars, and area Hot Spots.

Download our New Mobile APP: MyBoatShow and experience the show right from your finger tips.

Fort Lauderdale International Boat Show®

October 25-29, 2012

The Yachting Capital of the World

www.showmanagement.com

MORE INFO: 1 (954) 764-7642

Great Hotel Rates through Official Travel Partner:

www.BoatShowHotels.com


Marine Industries Association
of South Florida

SHOW
113

PERINI REFIT & REPAIR LA COSTRUIAMO E LA RIPARO

di Roberto Franzoni

Dopo 53 yacht naviganti a 8 in costruzione, due cantieri in Italia, un cantiere in Turchia e una sede in Usa, il Gruppo Perini opera, con la competenza e con la qualità che contraddistinguono tutte le sue azioni, anche nell'attività di refit con la divisione Refit & Repair, basata nel cantiere di La Spezia. Ne parliamo con Vanni Marchini, amministratore delegato del Cantiere Picchiotti di La Spezia e con Giancarlo Ragnetti, amministratore delegato del Gruppo

Il Gruppo Perini, la cui attività è iniziata con la produzione di velieri nel 1983, è costituito da quattro società acquisite negli anni con l'obiettivo di ampliare la capacità produttiva e di entrare in nuovi segmenti di mercato, tra cui il motore con il marchio Picchiotti. Viareggio è il quartier generale del Gruppo e sede del cantiere, in cui vengono effettuate tutte le attività di progettazione, sviluppo e costruzione delle navi a vela con il marchio Perini Navi. La Spezia, già cantiere Beconini, è la sede produttiva del motoryacht con marchio Picchiotti della serie Vitruvius. Il cantiere esteso su una superficie totale di 32.000 metri quadri dispone di tre capannoni di 70 metri di lunghezza, due travel lift da 820 e 260 tonnellate per l'alaggio delle navi di grandi dimensioni, due banchine da 50 metri. Con 53 yacht naviganti e 8 in costruzione con consegna tra il 2012 e il 2015 il Gruppo Perini ha sviluppato la divisione Refit & Repair basata nel cantiere di La Spezia, certa di poter contare su una solida clientela già fidelizzata e forte di un know how costruttivo di alto livello, di poter intervenire con la qualità che contraddistingue tutte le sue azioni, anche in un settore di crescente interesse e di sicura espansione.

Quanto vale la divisione Refit and Repair?

(Marchini) Nel 2011 vale 10 milioni, l'11 % del valore della produzione di 90 milioni del Gruppo. La divisione Refit & Repair del Gruppo nel 2010 si attestava a 9,5 milioni su circa 102 milioni di valore della produzione. Una crescita costante e importante.

Quante unità avete lavorato?

(Marchini) All'incirca 20 barche. L'intervento più impegnativo che abbiamo effettuato fu nel 2010 sul SY di 40 metri Principessa Vaivia, che è stato rifatto intensivamente, compresi gli alberi. Il refit per noi ha una doppia valenza: fidelizzare il cliente dopo la consegna e le garanzie e avvicinare nuovi clienti attraverso interventi di manutenzione o di più impegnativi refit per presentare loro la produzione del nuovo.

Come suddividete il lavoro tra Viareggio e la Spezia?

(Marchini) La Spezia è la base del refit del Gruppo, per la comodità del sito: 32.000 mq di superficie disponibile, un travel lift da 820 tonnellate. Ma soprattutto per la possibilità operativa del porto con ogni tempo, che purtroppo a Viareggio è limitata dalle condizioni della

bocchetta d'ingresso, ancor più condizionata da mare formato.

Che problemi ci sono invece a La Spezia?

(Ragnetti) Sicuramente Viareggio è una località votata al turismo capace di offrire occasioni e locali per socializzare e bere un buon bicchiere di vino, mentre La Spezia porge meno possibilità sotto questo profilo, ma offre alcuni angoli di natura tra i più belli del Paese. Il refit

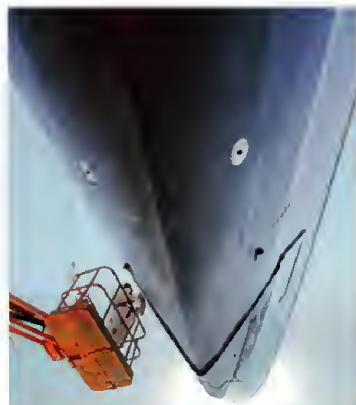
richiede più ambiente della costruzione, poiché gli equipaggi soggiornano a lungo, per mesi, insieme alla barca durante i lavori. Nella nuova costruzione compaiono solo il comandante, il motorista e normalmente per poco tempo alla volta e verso la fine del lavoro. Operate nel R&R con i vostri fornitori usuali?

(Marchini) Le aziende locali di La Spezia sono molto valide, sia per la meccanica che per l'elettronica che per la verniciatura. Più deboli invece per l'arredamento e la falegnameria. Vanno bene per piccoli lavori. Per i lavori maggiori dobbiamo rivolgerci altrove e anche all'estero, Germania, Austria, Olanda. E se il mercato si orienta sempre di più verso le dimensioni maggiori, faremo sempre più fatica a trovare certi fornitori all'altezza.

Fino a che dimensioni potete lavorare?

(Ragnetti) Il cantiere dispone di diversi sistemi di alaggio: da un travel lift di 820 tonnellate all'utilizzo di pontoni che consentono la movimentazione di barche a vela e motore della lunghezza max di 90 metri. Quest'inverno abbiamo trovato un accordo con la Marina Militare per poter utilizzare il loro bacino di carenaggio in muratura, all'interno dell'Arsenale, dove abbiamo eseguito dei lavori di pitturazione e la visita quinquennale dell'Abs sullo scafo del Maltese Falcon, di 88 metri.

Si è sentito dire di cessioni di parti dell'Arsenale per uso cantieristico da diporto...





[Marchini] Poco tempo fa ho partecipato a una riunione con l'Ammiraglio Manfredini, direttore dell'Arsenale, che ha manifestato la volontà di concentrare le attività sui bacini in Arsenale.

Quali materiali trattate?

[Marchini] Tutti. Dal metallo alla vetroresina, dal legno al carbonio. Abbiamo appena messo in acqua una barca a vela Nautica 30 metri custom in fibra di carbonio di cui abbiamo fatto l'outfitting. Abbiamo preso da un altro cantiere scafo e coperta e abbiamo realizzato l'assemblaggio e la finitura. Possiamo avvalerci di una manodopera storica di Beconcini, con cui possiamo affrontare anche restauri. Infatti la clientela fidelizzata di Beconcini continua a venire ancora da noi con barche come Black Swan, Te Vega, Croce del Sud, Mariette, Astra, Candida, Marlin...

Come vedete il mercato del refit? Può crescere? Avete capacità di spazio e tempo?

[Marchini] Grazie anche alla sinergia con l'Arsenale siamo certamente in grado di lavorare più barche e più grandi. Nei nostri capannoni da 70 metri siamo in grado di svolgere attività delicate al coperto, in ambiente con atmosfera controllata. Non ci sono molte strutture in Mediterraneo in grado di lavorare tutti i materiali, su yacht sia a vela che a motore. [Ragnetti] Siamo circa 200 persone tra Viareggio e La Spezia, con un gruppo dedicato specificamente al refit, che varia in dimensione, dipendentemente dalle costruzioni nuove e dal rapporto tra le nuove e quelle da rifare, proprio perché i nostri staff sono agilmente intercambiabili. C'è un'unità di servizio, basata a Viareggio, che gestisce le garanzie e smista tra Viareggio e La Spezia i lavori secondo le liste di ogni barca.

Che differenza operativa c'è tra nuovo e riparazione?

[Ragnetti] La costruzione la esegui seguendo un progetto. La riparazione la devi vedere, il sul posto. Devi trovare delle soluzioni al momento secondo la situazione, lo stato attuale, e l'obiettivo che si vuole raggiungere.

Qual è la vostra concorrenza più agguerrita? Gli Spagnoli? I Francesi?

[Marchini] All'estero si comportano con grande libertà, i comandanti gestiscono personalmente le commesse e le ditte, mentre il cantiere mette a disposizione solamente terreno, banchine e strutture, cosa che da noi non si fa.

Noi, prima di eseguire qualunque lavorazione dobbiamo approntare sistemi e strutture per la sicurezza e la qualità dell'aria e la salute dei lavoratori, per non parlare dei controlli sullo smaltimento.

Come si fa il marketing del refit? Come si conquista il cliente?

[Ragnetti] Con il servizio. E più che il cliente conquista l'equipaggio, che al 90% decide dove fare i lavori, in particolare il comandante. Prima operazione da fare è soddisfare i bisogni dell'equipaggio e ascoltare le loro necessità. Così si crea una fiducia reciproca che fa tornare ogni anno la barca da noi. Abbiamo un punto di forza rispetto ad altri che operano nel refit: che facciamo nuove costruzioni. Questo comporta una conoscenza, una capacità e delle strutture, come l'ufficio tecnico, che può riversare negli interventi, anche piccoli, una competenza altrimenti limitata solo alla riparazione.

Per ulteriori informazioni: Perini Navi; via Coppino 114; 55049 Viareggio (LU); web www.perinnavi.it

In un mare d'incertezze...

...il tuo punto fermo!

PAGINE AZZURRE

edizione 2012

sempre più aggiornata e ricca di informazioni

- **OLTRE IL 40% DELLE TAVOLE NAUTICHE IIM AGGIORNATE**
- **OLTRE IL 50% DEI DATI COMPLESSIVI AGGIORNATI**
- **LE PLANIMETRIE DETTAGLIATE DI BEN 859 PORTI**



A giugno in edicola, nelle librerie specializzate e da quest'anno sull'edicola digitale ezPress (www.ezpress.it)

La guida indispensabile ad ogni navigante... anche quello più esperto!!

BAGLIETTO FARE SISTEMA

di Roberto
Franzoni

Dopo l'acquisizione di marchio e cantiere da parte di Beniamino Gavio, Baglietto riparte con Diego Deprati al timone. Un progetto importante di riassetto del

sito produttivo è il preludio a nuove costruzioni già ripartite ma anche a un ambizioso programma di sviluppo che il cantiere valuta una grande opportunità. Ma per essere concorrenziali con Spagna e Francia è indispensabile valorizzare le opportunità dell'area spezzina facendo sistema.

Baglietto, uno dei tre marchi ultracentenari della nautica italiana, è ripartito a pieno regime, dopo l'acquisizione in febbraio da parte di Beniamino Gavio, patron della Argo Finanziaria (1.000 chilometri di autostrade) e socio di Impregilo, che ha investito 18,5 milioni di euro per rilevare dalla liquidazione il cantiere di La Spezia e il marchio del Gabbiano. Gavio ha affidato la guida dell'azienda a Diego Deprati, per 20 anni amministratore delegato di Mondomarine. Oggi, pur in un momento di crisi generale e del settore in particolare, la solidità della proprietà e la forza del progetto industriale, sono in grado di dare al cantiere, al prestigioso marchio Baglietto, a tutti i tecnici e ai lavoratori, una concreta prospettiva per il futuro. Il programma di ripartenza del cantiere si muove verso entrambe le direzioni, delle nuove costruzioni e la forza del refit. La costruzione naturalmente è al primo posto, seguita da una prospettiva di costruzioni militari.

di piccola dimensione, ma il programma di attività di refit del cantiere del gabbiano è molto importante. Per la costruzione sono partiti



BAGLIETTO

dal completamento delle quattro barche ereditate dalla precedente gestione. Fra queste ci sono delle innovazioni, con un design non ancora visto, e delle sisterboat di barche già realizzate precedentemente. "La finitura delle sisterboat acquisisce comunque valore - spiega Diego Deprati - perché ci consente di far vedere la nuova mano Baglietto. Aspettate quando saranno finite e vedrete la differenza, quali livelli di finitura saremo in grado di offrire anche su progetti già conosciuti. Il contratto di uno yacht è già



stato chiuso nelle settimane scorse. Per quanto riguarda il refitting, siamo lavorando intensamente per la prossima stagione. Abbiamo acquisito dei personaggi in grado di gestire l'operatività ad alto livello".

Per il refit vi basate sulla clientela Baglietto esistente e ancora fidelizzata?

Certamente le molte decine di yacht degli ultimi due decenni costituiscono una base importante. Innanzitutto ci impegniamo a portare questi clienti diciamo "a casa", a servirli al meglio e a contribuire alla manutenzione di una flotta importante. Siamo aperti naturalmente a tutta la clientela dello yachting importante. Quest'anno abbiamo incominciato con piccoli interventi, giusto per incominciare a segnalare che il cantiere è attivo e che ci siamo noi a gestirlo. Potremmo questo settore in maniera strutturata e non solo per riempire dei buchi di tempo tra una costruzione e l'altra. Naturalmente quando la nuova struttura sarà a regime potremo anche affrontare lavori molto importanti, dato che potremo mettere in bacino e al riparo scafi fino a 90 metri. Quei lavori che portano un elevato valore aggiunto e che pochi cantieri sono in grado di eseguire e di affrontare. Qui a La Spezia si parla della dismissione da parte della Marina Militare dell'area di Maripeman, a voi confinante. Siete in qualche modo interessati a espandervi? Diego Deprati sorride... Chiaramente per noi è una possibilità di espansione futura importante. L'attuale area di Baglietto è di 32.000 metri quadrati e con l'espansione verso mare derivante dai lavori che andiamo a eseguire ne guadagneremo altri 4.500. Ma con tutte queste strutture



Baglietto Fare sistema

coperte avremmo bisogno di piazzali liberi più ampi, soprattutto per il refitting, in cui lo spazio non basta mai. Il porto di La Spezia ha molte aree che possono essere utilizzate, compreso lo stesso arsenale con i suoi bacini.

Qual è la sua visione del mercato del refit?

Tanti clienti in questo momento preferiscono rimandare un acquisto, una nuova costruzione, e si accontentano di eseguire un po' di maquillage alla loro barca, rimandando a un tempo successivo – che non sappiamo bene quando sarà... - l'eventuale nuovo acquisto. Quindi dobbiamo essere sempre pronti a gestire questo tempo intermedio soddisfacendo al meglio l'esigenza del momento. E per i prossimi due o tre anni credo che questo sarà il trend dominante. Per il refit noi di indichiamo a yacht dai 35 metri in su, senza disdegnare qualche unità più piccola. Ma poiché gli spazi non sono enormi dobbiamo razionalizzarli puntando sulle unità di taglia maggiore. Come pensate di combattere contro la concorrenza già consolidata di cantieri che operano da tempo sul mercato sia in Italia che in Francia e Spagna?

Dobbiamo fare sistema con gli altri operatori della zona e cercare di valorizzare la nostra area, che offre molti punti positivi dal punto di vista della fornitura, delle aziende della subfornitura e della competenza tecnica. Ci sono due marina di primo livello come Porto Lotti e Porto Mirabello. Abbiamo già impostato degli accordi con altri operatori per fare sistema. Soprattutto per assistere comandanti ed equipaggi, sia a livello logistico burocratico, che a livello ludico. Nel progetto di qualificazione del sito produttivo abbiamo previsto all'interno del cantiere alloggi più che decorosi per comandanti e tecnici. In particolare questa esigenza è sentita per il refitting che comporta lunghe permanenze in cantiere. Se noi offriamo nel pacchetto anche questo tipo di servizi, certamente riusciamo a fornire un'attrazione in più, a fianco ovviamente della qualità e di una sorta di marchio di qualità al refit che facciamo. Quel che sono riusciti bene a ottenere gli spagnoli è proprio una sinergia tra operatori, della cantieristica, dell'accoglienza e dell'ormeggio.

Parliamo del nuovo. Gli scafi che avete ereditato dalla gestione precedente avrebbero potuto essere un peso e invece si sono trasformati in opportunità...

Quello che oggi fa la differenza sono la qualità e il dettaglio. Avere gli scafi da ultimare per noi è una grande occasione per mostrare le nostre capacità. Del 44 metri che abbiamo siglato di recente esistono già due unità gemelle. Per noi è importantissimo realizzare la terza e mostrare le differenze che riusciremo a presentare, senza nulla togliere ovviamente al lavoro e al risultato ottenuto da loro. Per noi questo è il primo traguardo da raggiungere. Poi arriveranno prodotti nuovi, design innovativi, i cui concept presenteremo nelle prossime fiere.

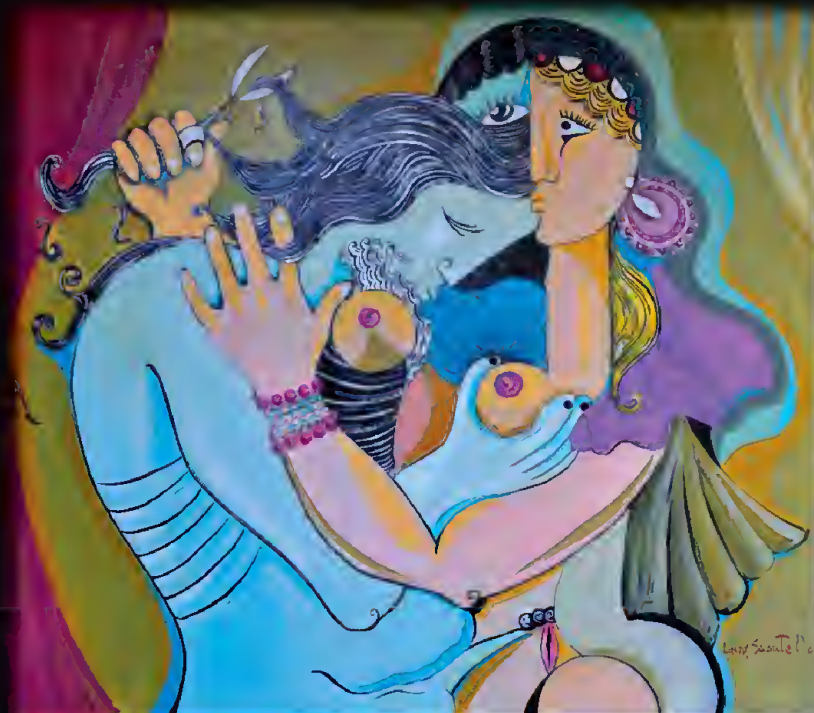
Queste sono imbarcazioni che riuscirete a consegnare per il 2013?

Il 44 metri sarà consegnato per la stagione 2013 e lo presenteremo alla stampa e al mercato internazionale.

Francesco Paszkowski continuerà la sua ormai ventennale collaborazione con il cantiere?

Paszkowski giocherà certamente un ruolo sostanziale, senza tuttavia togliere un'apertura ad altri progettisti. Abbiamo ritenuto che in questa fase la sua collaborazione fosse importante, anche per dare un segno di continuità alle operazioni del cantiere.

Per ulteriori informazioni: Baglietto S.p.A.; viale San Bartolomeo 414; 19126 La Spezia; tel. 0187 59831; web: www.baglietto.com e-mail: baglietto@baglietto.com



Laura Sabatello

Sansone e Dalila

(2011)

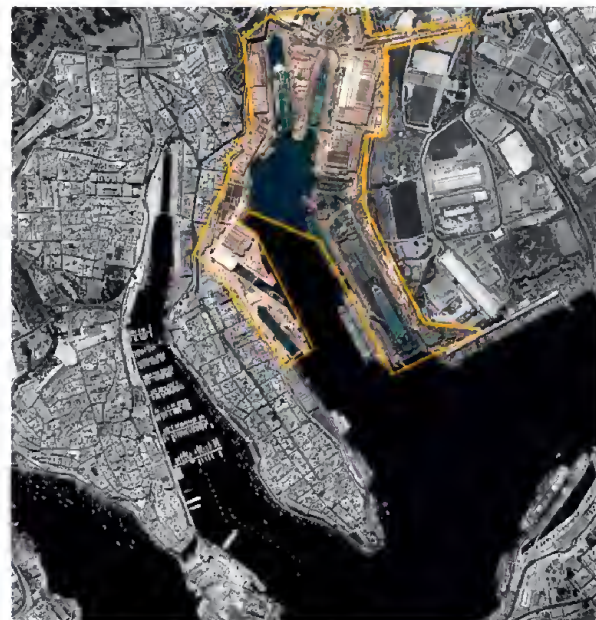
Private collection

PALUMBO SUPERYACHTS REFIT CENTRE



di Marco Troccoli

L'ultima acquisizione del gruppo Palumbo S.p.A. è una megastruttura attrezzata per il refitting di superyacht situata sull'isola di Malta, in grado di soddisfare qualsiasi tipo di necessità per tutte le unità in transito o dirette verso il Mediterraneo centrale. Si tratta di un'installazione tra le più grandi al mondo, in grado di provvedere dal varo all'aggio, per qualsiasi fase della vita o del refitting di un superyacht. Il gruppo Palumbo nasce nel 1967 come cantiere per il



rimessaggio, la riparazione e la conversione di navi e unità da diporto. Oggi le sue sedi sono a Napoli, Messina e Malta, con una superficie operativa che copre un totale di circa 500.000 metri quadrati, più di 300 addetti e un gran numero di aziende terze che lavorano per conto del gruppo. L'esperienza acquisita in oltre 40 anni di attività permette a questa società di operare a qualsiasi livello anche sulle barche più importanti del mondo. Nel package di servizi offerti da Palumbo c'è il servizio ingegneristico e meccanico per installazioni, riparazioni di linee, nparazioni e bilanciamento di sistemi di propulsione ed eliche, lavori strutturali in accia-



Palumbo
Superyachts Refit Centre



io, alluminio e compositi in cui si adottano speciali tecniche di preparazione delle superfici. Anche sottocoperta l'azienda si occupa di lavori di manutenzione, verniciatura, ripristino, carpenteria, rinnovo di legni e refitting degli interni. Ogni cliente viene assistito giornalmente da un manager che lo segue in tutte le sue richieste. Il team di esperti commerciali è supportato da una squadra di tecnici composta da architetti navali, ingegneri ed operatori specializzati. La grande esperienza della società nel campo dei regolamenti di classificazione e dei regimi in vigore secondo i registri navali dei vari paesi, permette un'assistenza affidabile nel rispetto delle normative internazionali vigenti. Per ulteriori informazioni: Palumbo Malta Superyachts Ltd Registered Office The Docks, Ghajn Dwieli Road, Paola PLA 9056 Malta. Oppure contattare la sede operativa: 31st of March Street Senglea, ISL 1041 Malta; tel. +356 23996008; fax +356 23995292; email: info@palumbomalta.com - website: www.palumbomalta.com

Sempre e ovunque **nautica** Scegli la tua edicola digitale



Zinio è la più grande edicola digitale al mondo. Oltre 50.000 riviste digitali per un'esperienza di lettura digitale e di qualità senza pari. Grazie al lettore di Zinio potrete ingrandire, ridurre, interagire e condividere i contenuti. Disponibile per Pc, Mac, iPad.

ezPress è la prima edicola digitale italiana. La rivista è disponibile in pdf per Pc e Mac, o con una app per iPad, iPhone e Android. Accetta pagamenti con carta di credito, Paypal o con una scheda virtuale che fa risparmiare su ogni transazione.



Leggi la tua copia o abbonati a Nautica digitale su:
✓ iPad ✓ iPhone ✓ Android ✓ computer

www.nautica.it/digitale



"KARSAL" UNA BARGE PER TANKOA YACHTS

di Rodolfo Zoboli



Torniamo, a distanza di quasi un anno, nell'area del cantiere Tankoa, a Genova Sestri Ponente. La notevole struttura in cristallo, con capannone annesso, è affiancata da una grossa novità, già anticipata allora. Edoardo Ratto, direttore generale di Tankoa Yacht, ci racconta di cosa si tratta: "È arrivata da poco più di un mese, dopo una lunga navigazione dalla Grecia: è la nostra nuova barge "Karsal", un pontone semovente autoaffondante per il trasporto e l'alaggio di grandi imbarcazioni. È stata costruita in Olanda come pontone da trasporto e nel 2003 è stata trasformata in barge. Le sue dimensioni sono importanti: 100 metri di lunghezza per una larghezza interna di 30 con capacità di trasporto fino a 8.000 tonnellate. Il suo utilizzo più tipico potrebbe essere quello di sollevare al livello del nostro piazzale in cemento yacht fino a 67 metri di lunghezza, trasportarli su carrelli idraulici nei capannoni o al punto stabilito nel piazzale o lungo la banchina studiata apposta per questo scopo. Quando la nave supera questa lunghezza per qualunque operazione di manutenzione può rimanere a secco sulla barge".

Torniamo un po' indietro, come avviene l'operazione di alaggio?

La barge può affondare fino a 7 metri e mezzo già con le tacche (gli appoggi in legno) predisposte sulle forme della carena da ospitare, la nave approccia ed entra tra le torri (che emergono di pochi metri), un sommozzatore controlla e sistema le tacche con precisione, la barge comincia a svuotarsi

le casse e il tutto emerge dal mare fino a quando la barca è in secca e il livello della platea del pontone giunge allo stesso del molo. L'operatività reale della barge, che le consente di raggiungere il piano del molo, è di 2.000 tonnellate. È impressionante assistere alla velocità delle operazioni di affondamento, mentre il sollevamento, a causa dell'assorbimento e della potenza delle pompe, risulta più lento. Tutto questo lavoro è possibile anche in mezzo al mare in quanto la barge come generazione di energia e pompe è autonoma. La Barge ha quattro verrelli (che possono lavoro

anche sott'acqua) e quattro campane di tonnellaggio manovrabili da sopra o da sotto, un centro di controllo per manovrare le pompe, il generatore e i sistemi di sicurezza. La barge ha 20 casse di riempimento disposte su 5 cinture, 4 toni di galleggiamento e stabilizzazione, sfiati e collegamenti tra le casse. La struttura ha lamiere in acciaio molto spesse e incredibilmente robuste.

Quali sono i vantaggi di un sistema di questo genere paragonati a quelli di un travel lift?

Il problema maggiore è il peso oltre che la lunghezza di una imbarcazione. Con il travel lift, oltre le 8.900 tonnellate le strutture vengono sollecitate oltremodo dalle fasce e il rischio di fare danni è molto elevato. Con questo sistema, invece, la chiglia appoggia sulle tacche per tutta la lunghezza e non ci sono stress strutturali di sorta. Il sistema risulta vantaggioso anche nel caso di barche particolarmente larghe, lunghe, appena varicate o d'epoca. Inoltre le quattro torri, con un minimo di modifica (che faremo), saranno in grado di sostenere una copertura per la protezione degli yacht durante le lavorazioni, ma sarà possibile anche creare una protezione con i classici ponteggi e la termo copertura o addirittura arrivare a chiudere i lati con teloni o pannelli rigidi per creare un vero e proprio capannone chiuso. Con la barge siamo molto competitivi per la movimentazione di yacht anche dalle 600 tonnellate in su. Noi entriamo in competizione con i bacini di carenaggio che però lavorano mag-

giormente per il settore navale commerciale. Gli yacht in bacino hanno lo svantaggio di rimanere settimane in zone non propriamente pulite, senza servizi, mal collegate, non abituate alla finezza del mondo dello yachting. La barge elimina tutto ciò portando dove si vuole yacht e lavorazioni.

Quali sono i servizi che la barge può offrire?

Noi pensiamo che si possa utilizzare, oltre che per l'alaggio e il varo di nostre imbarcazioni, anche per movimentare importanti yacht da refittare (e quindi iniziare ad offrire anche questo ser-



“Karsal”

refit

una barge per Tankoa Yachts



vizio), senza contare l'importanza dei servizi di trasporto per conto terzi. Infatti ultimamente succede spesso che cantieri si facciano costruire lo scafo da una parte e l'allestimento interno da un'altra. È così che entriamo in gioco noi, che possiamo garantire trasporti sicuri con un servizio impeccabile. L'interesse è tangibile tanto che abbiamo già diverse commesse confermate.

Quali altri servizi siete in grado di offrire oggi?

Vista la stagnazione del mercato abbiamo spostato una parte del management e delle maestranze ai servizi di refitting, cioè di restauro di imbarcazioni o di ricostruzione. Abbiamo le capacità progettuali, le strutture, gli spazi, le conoscenze tecniche e le maestranze adeguate a questo tipo di lavoro. La barge ci dà una marcia in più rispetto a tanti altri competitor nel Mediterraneo. A quelli che sostengono che i nostri costi sono alti rispondiamo: noi tendiamo a fornire preventivi pressoché blindati, cercando di non lasciare nulla al caso e di prevedere con precisione tutti i possibili capitoli di spesa. E' chiaro che così sembriamo più cari, ma alla fine l'armatore e la società di gestione si ritrovano con la sicurezza di non sfiorare il budget. E' anche una questione di trasparenza e di qualità della proposta che, secondo noi, alla lunga paga.

Quali altri plus potete garantire?

L'ubicazione del nostro cantiere ci pone al centro di una zona ricca di infrastrutture di supporto importanti per la nostra attività: l'aeroporto, davvero a 3 minuti di distanza (comodo per l'arrivo di armatori o surveyors stranieri), il Marina di Genova Aeroporto, fondamentale con i suoi comodi servizi di appoggio a yacht ed equipaggi, la cantieristica di Genova ai massimi livelli. Inoltre lo specchio acqueo dalle dimensioni inusuali di fronte a noi permette ai grandi yacht di approcciare in sicurezza e tranquillità il cantiere.

Per ulteriori informazioni: Tankoa Yachts; via Cibrano snq 16154 Genova Sestri Ponente; tel. 010 8991100; fax 010 8991118; web: www.tankoa.it



BENVENUTI IN UNA TERRA BELLA COME IL MARE

MARINA
DI CALA
DEL SOLE

LUXURY YACHT MARINA

Marina di Cala del Sole è il moderno ed attrezzato porto turistico di Licata, al centro del Mediterraneo, lungo la costa incontaminata della Sicilia, tra cultura classica e natura ancora intatta.

Gli ormeggi, per imbarcazioni fino a 70 metri, sono dotati di ogni comfort, in un bacino protetto e con ampi spazi di manovra. Qui il diportista è al centro di ogni attenzione, dall'ormeggio e disormeggio, ai servizi su misura per ogni esigenza. Al waterfront non manca davvero nulla, a cominciare dai giardini rigogliosi, i percorsi pedonali e ciclabili, le strutture eleganti per lo shopping, le deliziose dimore del Borgo residenziale, il comodo centro commerciale ed il cinema multisala, tutto a pochi passi dal centro storico barocco di Licata e dai maggiori siti archeologici della Sicilia.

Scopri la Sicilia approdando a Licata, scopri te stesso vivendo la Sicilia.



MARINA DI CALA DEL SOLE
CORSO ARGENTINA S.N.C.
92027 LICATA (AG) - ITALY

TEL. +39 0922 1837137
FAX +39 0922 1837138
WWW.MARINADICALADELSOLE.IT
INFO@MARINADICALADELSOLE.IT

COORDINATES:
37° 05' 17N, 13° 56' 53E
VHF CHANNEL:
74 / 156.725 MHZ

IL CORAGGIO DI CREDERCI

di Martino Motti

Abbiamo incontrato il dottor Rocco Finocchiaro, Marketing & Customer Care Manager del nuovo cantiere Marina Yacht Shipyard, per conoscere strategie e programmi di questa nuova realtà.



Dottor Finocchiaro, iniziamo a raccontare come è nato il progetto Marina Yacht Shipyard.

Questo progetto non nasce solo come operazione finanziaria, anche se è ovvio che è stato fatto anticipatamente un accurato business plan, che sono stati messi in campo grandi investimenti e che naturalmente deve esserci poi un ritorno economico. La spinta più forte di tutta l'operazione è quasi esclusivamente emotiva, cioè nasce dalla voglia, dalla passione e dal grande desiderio da parte

di tutte le figure coinvolte di creare un cantiere per il refitting di grandi yacht con un'anima differente, più moderna e internazionale. Gli attori partecipi insieme a me, reduci da molti anni passati presso altre realtà consolidate, come l'ing. Sandro Cosini, production manager del cantiere, la famiglia Barbagelata di Marina di Porto Antico, rappresentata dall'avvocato Andrea Barbagelata, la famiglia Gavanone di Rimorchiatori riuniti con i suoi soci, hanno creduto e finanziato tutta l'operazione. Contrariamente a quello che normalmente si fa per creare una nuova azienda, si è voluto prima strutturare il team scegliendo persone e professionisti di indubbia capacità ed esperienza per poi sviluppare il progetto. È un approccio importante per garantire la riuscita in questo grosso passo, di cultura più anglosassone o americana piuttosto che di casa nostra. Il risultato è un'e-

quipe che lavora fianco a fianco con armonia e voglia di riuscire. Con tutto ciò stiamo cercando di creare un cantiere che deve essere assolutamente più vicino ad armatori e comandanti, in grado di fornire servizi di altissimo livello con un nuovo e più moderno tipo di rapporto tra le parti. L'armatore deve poter creare la sua wish list, una lista dei desideri, cioè una scaletta di tutto ciò che vorrebbe fosse fatto sulla sua nave; il management e le maestranze devono interpretare, consigliare e pilotare i desiderati per arrivare ad una proposta concreta e coerente, realizzabile e certa fin dall'inizio per trasformarsi poi in un vero e proprio progetto. Tutto ciò, secondo noi, deve avere costi certi e garantiti, il preventivo, che deve prevedere tutte le possibili problematiche che

possono nascere durante la lavorazione, deve essere quanto più possibile "chiuso" cioè non deve lasciare fuori voci capaci poi di far lievitare a dismisura il budget di spesa. Tutto questo si traduce naturalmente in una maggiore tranquillità e fiducia da parte del cliente nella trasparenza delle operazioni e delle voci di spesa. Abbiamo pensato a tutte le fasi lavorative e di vita del cantiere senza trascurare nulla: anche il comfort per l'equipaggio e le maestranze ci stanno a cuore. Il nostro punto di vista è quindi cercare di proteggere il più possibile l'armatore, nel redigere capitolati di spesa precisi, sinceri e completi, nel monitorare continuamente la qualità delle lavorazioni eseguite, senza sgradevoli sorprese da far pesare sul committente, a tutto vantaggio della soddisfazione finale di entrambe le parti. Il cantiere in effetti non ha una sua storia, nasce ora, ma sono proprio i suoi protagonisti a farla mettendo sul tavolo decine di anni di esperienza e lavoro sul campo: questa, secondo noi, è la nostra forza e la nostra fortuna. Noi lasciamo oggi forti del fatto che siamo quasi certi di non ripetere errori fatti nel passato da altre strutture, abbiamo la possibilità, fin da subito, di strutturarci come è meglio per offrire tutto ciò che è necessario.

Avvocato Barbagelata, cosa c'è di nuovo nel vostro modo di pensare?

Con un gesto di grande umiltà, il direttivo è andato in giro per l'Europa, di cantiere in cantiere, a scoprire quali erano i punti di forza e quali le debolezze per cercare di far partire il progetto fin da subito in maniera corretta ed efficace. A casa poi, con le persone del nostro staff, abbiamo potuto delineare il progetto mettendo insieme quello che avevamo raccolto, le esperienze passate delle parti coinvolte e il feedback di comandanti, armatori e direttori di macchina, sia dal punto di vista delle infrastrutture che considerando l'organizzazione interna del cantiere. Un problema di tanti cantieri è proprio quello dei prezzi, dei ricambi e delle voci di spesa fantasma non si capisce perché (ed è stato evidenziato anche dal grande Ron Holland in un convegno a New York) una

stessa lavorazione eseguita su uno yacht debba costare fino ad otto volte di più di quella fatta su una nave commerciale. Queste sono usanze del passato, non sono più accettabili, soprattutto in tempi come questi in cui non si possono sprecare finanze inutilmente. Per distinguerci dobbiamo necessariamente inventare qualche cosa di nuovo, con strutture nuove e un nuovo approccio alle problematiche. Noi, sempre nell'ottica di offrire di più, oltre a fare prezzi chiusi e offrire un grande capitale umano, forniamo garanzie con fidejussioni bancarie su tutto l'ammontare dei lavori, addirittura anche sulle penali per un eventuale ritardo sulla consegna. Inoltre abbiamo stipulato, direttamente con i Lloyd's di Londra, per la totale tranquillità nostra e degli armatori, contratti assicurativi che coprono fino a 20 milioni per evento e 200 milioni di danno totale.

Finocchiaro, come sarà la struttura del cantiere?

Per il progetto abbiamo scelto uno degli architetti di punta, Emilio Morasso, il quale ha disegnato (oltre al Piano Regolatore di Genova) una struttura modernissima e architettonicamente perfetta che, integrando le altre nuove strutture già esistenti nella zona, andrà a cambiare in meglio il waterfront genovese. Il grande piazzale dell'attuale Manna Service subirà il riempimento del vecchio bacino, mentre ne sarà creato uno molto più grande con travel lift da 850/900 tonnellate al posto di quello da 100 oggi presente. Per sua disposizione sarà facilissimo per gli yacht accedere al bacino, virtualmente senza aver necessità di manovre. Ci saranno due capannoni larghi 25 metri capaci di



Il coraggio di crederci

ospitare barche fino a 65 metri. Una moderna palazzina a più piani avrà parcheggi sotterranei, locali "residence" per gli equipaggi, box chiusi per mettere al sicuro suppletibili di ogni yacht in lavorazione, falegnamerie, carpenterie, idraulica, elettrotecnica, verniciatura, magazzini, spogliatoi, uffici, una palestra e un solarium con barbecue per lo svago e il relax degli equipaggi per un totale di più di 7.000 metri quadrati di superficie. Come vedete quindi, il nostro è un approccio molto americano.

Tecnologicamente cosa si può dire?

Le tecnologie implementate in questo progetto, in termini di trattamento antinquinamento di acqua e aria, trattamento solventi, generazione di energia con pannelli solari termici ed elettrici e impianto di oceanoterapia per coadiuvare il riscaldamento e l'alimentazione di capannoni e uffici, sono assolutamente il top attualmente sul mercato.

Qual è il segreto del vostro progetto?

L'idea moderna, la nuova formula che abbiamo studiato è semplice: invece di lavorare con maestranze interne (troppo costoso) o con sub contract, terzi (troppo complicato da gestire e con risultati non garantiti) abbiamo creato una società madre "MYS" al centro di quattro società satelliti. Queste società sono costituite da diverse aziende, individuate tra quelle considerate migliori e più utili al progetto che sono state da noi acquisite per quote variabili tra

Avete già commesse?

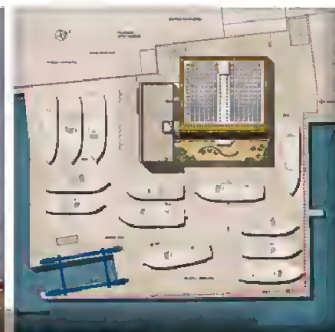
Sì, stiamo già lavorando su diverse barche, e alcuni nuovi contratti sono già stati firmati e attendono solo di poter partire con i lavori.

Quindi quando vedremo il nuovo cantiere?

Purtroppo stiamo aspettando da mesi le autorizzazioni e i benestare, abbiamo la possibilità di partire con la costruzione non appena ci verrà dato l'ok definitivo.

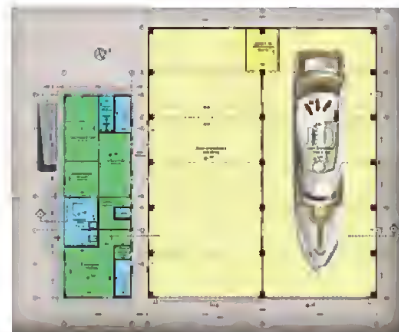
Per finire, e questo lo aggiungo io in quanto giornalista autore dell'intervista e genovese di adozione: mi spiace e mi addolora il fatto che a Genova, spesso, nuove idee, impulsi di imprenditori capaci e attivi, buoni progetti, voglia di fare e soprattutto di investire in termini economici e di posti di lavoro si scontrino con una realtà storica ingessata e incapace di stare al passo con i tempi. Se perdiamo anche questa ennesima occasione, vedremo inevitabilmente proseguire il declino di questa superba città. È sempre più vero il detto genovese "Mi nu fassu niente, ma ti mancull". Un vero peccato.

Per ulteriori informazioni: Marina Yacht Shipyard Genova; piazzale Kennedy, 1; 16129 Genova; tel. 010.580760; fax 010.532423; web www.mysgenoa.it - Drydock; via Gramsci 10 R, 16126 Genova; tel. 010.0010962-0899413; fax 010.0899413; e-mail drydock@mysgenoa.it



Organico del direttivo societario:

Avv. Marina Paragetta, C.F.I., amministratore delegato
Ing. Alessandro Cosini, manager di produzione del cantiere
Dott. Rocco Finocchiaro, manager ufficio marketing e rapporti con la clientela
Dott. Tom Erba, project manager
Ing. Andrea Cocco, project manager



il 60 e il 100%, raggiungendo di tutte il controllo di maggioranza. Queste aziende si ritrovano così in una situazione in cui tipologia di lavoro, settore e abitudini non sono cambiati mentre la nuova liquidità e il lavoro garantito porteranno ossigeno ed entusiasmo lavorativo, lo per contro ne raggiunto il risultato, possedendo la maggioranza, di ottenere l'affidabilità di queste ditte, di non aver necessità di ricaricare grossi margini ed eventualmente di fare del nuovo business eseguendo lavorazioni per altri cantieri. Questa operazione indubbiamente rivaluterà il tessuto sociale del settore delle lavorazioni navali, la grande tradizione artigianale genovese.

Ma qual è l'entità dell'investimento?

Parliamo, per l'intero progetto, di ben 27 milioni di euro, capitali interamente privati che investiremo su suolo pubblico demaniale. Pensate che sono opere su concessione che rimarranno, alla scadenza, allo Stato. Con queste operazioni, inoltre, noi pensiamo di garantire almeno 50 posti di lavoro oltre alle diverse decine già occupati ed incrementabili nelle società satelliti.



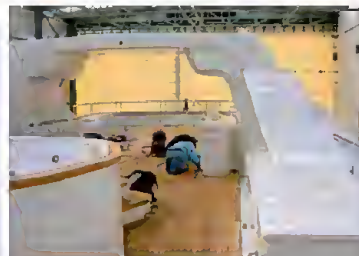
INTERNATIONAL PAINT PRODOTTI AD HOC PER NAVI E YACHT

di Stefano Colotti

AlkoNobel è un colosso mondiale in ambito vernici e rivestimenti, ma sicuramente più conosciuta al mondo della nautica è la sua divisione che produce pitture ad alta prestazione per navi e gli yacht, la International Paint. Un marchio storico – la sua creazione risale al 1881 – presente in circa 80 paesi, che in realtà propongono ai cantieri e ai diportisti un listino di prodotti dedicati alle barche che vanno dagli stucchi ai primer, dai diluenti alle antivegetative, dagli smalti alle vernici trasparenti ai trattamenti antiossidanti ecc. Insomma, tutto per la protezione e la cura dell'imbarcazione. Recentemente abbiamo avuto modo d'incontrare Joe Pasquale, manager di International Paint Italia, col quale abbiamo fatto una lunga e interessante chiacchierata della quale, solo per motivi di spazio, riportiamo qualche stralzo. Argomento, ovviamente, i prodotti International.

La crisi morde anche nel vostro ambito?

Come nella nautica in senso lato, si sente maggiormente in determinate aree geografiche, in altre meno



che nello yachting...

Il navale rispetto allo yachting ha regole più stringenti circa l'impatto ambientale delle antivegetative, per cui è abbastanza normale che la ricerca riguardi in prima istanza quel settore... Ma c'è una reale consapevolezza del diportista verso i prodotti eco, vengono effettivamente richiesti?

Il diportista oggi è tornato a essere chi naviga per passione, una persona che innanzi tutto ama il mare e lo rispetta, e per questo cerca di preservarlo. Per cui mi sembra abbastanza normale che l'utenza sia non solo consapevole ma ormai addirittura attenta nella ricerca di un certo tipo di prodotti...

E' un'antivegetativa molto usata in ambito superyacht?

Abbastanza, come un buon successo per applicazioni su navi da diporto lo stiamo riscontrando con la Micron 77, basata su un copolimero nuovo, l'acrilato di rame. E' frutto di un altro brevetto International Paint ed è in grado di fornire protezione antivegetativa che va oltre le due stagioni di utilizzo, che risulta essere efficace anche durante soste prolungate, ottimizzando l'efficienza dell'imbarcazione dal punto di vista della velocità e dei consumi di carburante... Anche i famosi smalti della linea Awlgrip sono nati per un utilizzo nell'ambito del naviglio commerciale?

Non tutti i nostri prodotti seguono quella strada e poi la ricerca di nuovi materiali, che siano stucchi, primer o pitture, viene fatta e affinata di volta in volta ad hoc sul tipo di prodotto e quindi sul tipo di mercato al quale ci riferiamo. Se ad esempio prendo l'antivegetativa per le navi e la traslo al diporto così com'è, questa non performerà mai allo stesso modo e l'armatore potrebbe non essere pienamente soddisfatto. Va adattata al tipo di utilizzo, alle diverse condizioni d'impiego... possiamo calibrare perfettamente ogni prodotto proprio in virtù dei laboratori di cui disponiamo, è la nostra forza... Riguardo Awlgrip, storicamente il prodotto è

International Paint Prodotti ad hoc per navi e yacht

nato per la nautica professionale, ma lo sviluppo che l'ha portato a eccellere in ambito yachting è stato poi specifico, fino a raggiungere un risultato di eccellenza con performance, per altro tecnicamente misurate e misurabili...

Per ciò che riguarda gli smalti Awlgrip oggi è effettivamente una specifica di riferimento...

Il risultato finale, ciò che percepisce l'armatore a barca finita è sicuramente l'elemento che determina il successo del nostro prodotto, ma con Awlgrip in realtà non vendiamo una latta di smalto, bensì un sistema che viene proposto in prima battuta al cantiere, indubbiamente più preparato e sensibile al tema, ma anche all'armatore, dove al risultato superiore dell'applicazione concorrono una serie di elementi. Innanzi tutto, facciamo un'analisi attenta del progetto, valutiamo l'applicabilità dei nostri prodotti e consigliamo quelli che possono garantire nello specifico il massimo del risultato. In questa fase fondamentale mettiamo dentro tutto: ovviamente il risultato finale, la resa del prodotto, l'affidabilità del ciclo, la durevolezza, la luminosità espressa in gloss, l'estensione del film protettivo, ma anche la disponibilità dei tecnici in giro per il mondo, specificatamente nell'area dove l'unità sarà utilizzata, che possano assicurare le garanzie, la reperibilità del prodotto e...

Avete dei vostri applicatori per Awlgrip?

Generalmente lavoriamo con i cantieri e soprattutto con ditte alle quali i cantieri appaltano

le pitturazioni, che adottano i nostri prodotti. Si tratta molto spesso di aziende con grossa esperienza, con le quali vengono portate avanti collaborazioni continuative che durano anni, in grado di offrire non solo le applicazioni su barche nuove ma anche tutte le assistenze del caso...

A questo proposito, talvolta si sente dire che una barca pitturata con lo smalto Awlgrip, in caso di urti, graffi o lesioni varie,

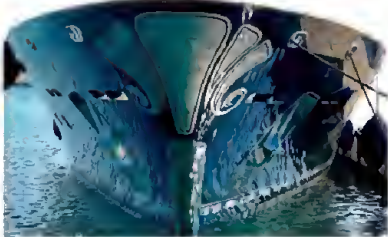
sia più difficile da ripristinare, per alcuni impossibile. Quanto c'è di vero?

E' una voce che conosciamo, uno di quegli argomenti che vengono talvolta usati come "tool" dai concorrenti per cercare di contrastare il nostro prodotto, ma assolutamente priva di fondamento. Tutti gli smalti possono essere riparati, ovviamente ciascuno con dei disingui. Gli smalti a base poliestere sono molto più duri, e per questo molto più resistenti agli urti, ai graffi, alla nebbia marina, insomma all'usura, ma nel caso che si debba intervenire hanno bisogno di più cura e tempo per essere ripristinati. Gli smalti a base acrilica di durezza più contenuta, va da sé che sono maggiormente soggetti a riportare graffi nell'utilizzo comune della barca, ma sono anche i più semplici da riparare per mascherare l'intervento. Nella nostra gamma di prodotti abbiamo una serie di smalti sia poliestere sia acrilici che possono accontentare un'utenza con necessità varie. Abbiamo solo bisogno di capire come l'armatore voglia gestire il problema dei graffi, dei piccoli danni che si fanno sul film di pittura, e su una barca purtroppo se ne fanno sempre, rispetto alla resa che si vuole avere dallo smalto. Torno a sottolineare che comunque entrambe le tipologie sono perfettamente ripristinabili anche se con metodologie e accortezze differenti...

Un problema simile, quello di riprendere porzioni di superficie smaltata, viene risolto d'altronde anche nella verniciatura stessa della nave, per nascondere la discontinuità dell'applicazione...

Nessuno può pensare che una nave per avere una verniciatura omogenea venga immersa tutta insieme in un bagno di smalto! Viene fatta un po' alla volta in maniera professionale, intelligente e capace, in modo che le varie parti risultino poi tutt'una, senza soluzione di continuità... Il risultato che possiamo ottenere con i nostri prodotti una volta che le superfici sono completamente trattate e lucidate, in questo senso è assolutamente invisibile e, me lo lascio dire, assolutamente insuperabile.

Per ulteriori informazioni consultare il sito www.yachtpaint.com



SCOPRI IL MONDO DI nautica *On line*





di Rodolfo Zoboli

In occasione di alcune interessanti novità introdotte dal Marina Genova Aeroporto, siamo andati a intervistare il dottor Pappalardo, amministratore delegato del marina

WE LOVE CREW IL NUOVO SERVIZIO DI MARINA GENOVA AEROPORTO

Cos'è l'operazione We Love Crew?

È la prosecuzione della prima iniziativa che facemmo partire l'anno scorso, chiamata allora Crew Card, una "carta dei servizi" dedicata a equipaggi e comandanti. Oggi con questa nuova iniziativa vogliamo rafforzare il concetto che al Marina di Genova Aeroporto gli equipaggi si devono sentire a casa, sia sotto il profilo tecnico che logistico, con facilitazioni alla vita di bordo e convenzioni con esercizi commerciali. Le navi da diporto che possono rimanere da noi alcuni mesi durante la stagione invernale hanno equipaggi imbarcati e spesso a lungo impegnati nella manutenzione, nella riparazione e nella preparazione della barca in vista dell'estate. La condizione di queste persone in porti che offrono poco o nulla è solitamente molto triste. Al contrario nel nostro marina gli equipaggi vengono accolti da personale addestrato e competente, con affetto e professionalità, in modo che la loro permanenza a Genova sia la più gradevole possibile. Con la "We Love Crew Card" sarà possibile per loro accedere a facilitazioni presso numerosi esercizi commerciali, strutture sportive o di wellness convenzionati sia all'interno del marina che in città: il cuore rosso della vetrofania segnerà la partecipazione dell'esercente all'iniziativa. Inoltre stiamo preparando un elenco di eventi all'interno del "We Love Crew Spring Program" con le attività organizzate per gli equipaggi, fino a giugno: corsi di golf ed altri sport, barbecue in banchina, escursioni culturali nei dintorni, corsi di cucina, festival musicali, serate a tema, biciclette ed auto di cortesia, il tutto in modo leggero e divertente. Gli equipaggi possono anche invitare amici e parenti ed organizzare loro stessi feste sui pontili. Ogni mese il nostro lavoro incrementa continuamente le offerte e i programmi di svago. Gli equipaggi sono composti da persone che conoscono la qualità del servizio, hanno un'ottima capacità di spesa ed hanno bisogno di essere trattati bene: tutto questo si riflette sulla comunità cittadina genovese trasformandosi in una grande opportunità di crescita, da non sottovalutare.

L'equipaggio come viene accolto al suo arrivo?

Quando lo yacht attracca in banchina viene accolto dal personale con una cartellina esplicativa dove vengono elencati e spiegati tutti i nostri servizi, le facilitazioni e i vantaggi dell'essere al Marina di Genova Aeroporto, accompagnata da una bottiglia di champagne di benvenuto. Le ragazze del desk del Marina sono sempre pronte ad offrire assistenza competente in diverse lingue, con garbo, professionalità e gentilezza. Produciamo ogni anno le nostre Welcome Pages con un elenco dei fornitori in grado di risolvere qualunque problema possa verificarsi su uno yacht, ancora una volta a garanzia della tranquillità e soddisfazione di equipaggi e armatori.

Cos'è che maggiormente fa la differenza nel potere di attrazione di un marina nei confronti dei grandi yacht?
Innanzitutto direi che avere l'infrastruttura tecnologica adeguata è la base per permettere a queste navi di approdare: se non si hanno colonnine da 600 ampère, apporto idrico di grande portata, stazio-

ni di rifornimento veloci e con gasolio agevolato, postazioni per lo scanco delle acque nere e grigie si è tagliati fuori, anche se la località potrebbe meritare la presenza degli yacht. Noi siamo strutturati già da progetto per offrire tutto ciò, compreso il servizio del personale a terra. Successivamente è necessario essere capaci di offrire assistenza a 360 gradi, in maniera discreta e rapida, per risolvere le mille problematiche di strumenti complessi come le navi da diporto. Assistenza tecnica specializzata, meccanica, elettronica, idraulica, falegnameria, carpenteria, ricambistica: è tutto ciò di cui le grandi barche costantemente necessitano e che Genova, per vocazione e tradizione, è capace di offrire ai massimi livelli di professionalità. Una volta esaurita la base delle necessità, la competizione tra i marina si sposta sul piano dei servizi. Il marina capace di risultare più attraente, piacevole, vivibile, ricco di servizi e svaghi, vicino ad una città che offre molto ai suoi abitanti e con un rapporto qualità/prezzo competitivo vince sulle altre. Noi stiamo vedendo infatti un costante aumento di armatori e comandanti che scelgono le nostre strutture per "svernare" e siamo contenti, tutto ciò ripaga gli investimenti e lo sforzo fatto per "pensare" dalla loro parte.

Perché un armatore dovrebbe scegliere la vostra struttura?

Perché siamo convenienti, anche in termini monetari, perché offriamo tutto ciò che serve ed anche oltre, perché pensiamo in continuazione nuovi servizi, facilitazioni e idee per rendere la vita nel marina più piacevole, perché agli armatori e agli ospiti offriamo un servizio a cinque

stelle. Tra gli altri il nostro servizio di limousine è autorizzato a raggiungere sottobordo gli aerei privati degli utenti delle grandi barche con passaggio preferenziale: in 5 minuti sono trasferiti dall'aereo allo yacht, con grande risparmio di tempo e garanzia di privacy totale. Senza contare poi la posizione centrale di Genova rispetto al triangolo d'oro Portofino/Porto Cervo/Saint-Tropez. Le società di management che gestiscono le grandi navi sono estremamente organizzate ed efficienti, trattano grandi volumi monetari per la gestione e hanno necessità di trovare efficienza e convenienza anche nei fornitori: ecco perché il nostro sforzo è massimo per offrire tutto ciò. **Dottor Pappalardo ci racconti qual è la notizia, qual è l'evoluzione più importante che volete comunicare ai nostri lettori?**

Una brillante operazione di dialogo, trattativa e organizzazione con la Capitaneria di Porto di cui ha portato a spostare le loro barche all'interno del porto, a liberare la banchina esterna in cambio di una zona sul piazzale interno, dedicato oggi a parcheggio, recuperando così diversi posti barca per yacht fino a 150 metri di lunghezza, ma più tipicamente intorno ai 130. Stiamo portando avanti l'adeguamento tecnologico (le già citate colonnine da 600 ampère), stiamo affondando corpi morti da 20 tonnellate per garantire adeguato ormeggio (senza escludere la possibilità di ancorare) e realizzando una massicciata di 60 metri a circa 300 metri di distanza per intercettare l'onda di risacca creata dallo sciocco. Una cancellata con controllo sarà posta all'inizio della banchina, garantirà privacy e sicurezza nonché un parcheggio riservato. Alle spalle troviamo la struttura della Guardia Costiera, mentre il lato mare è chiuso dalla recinzione dell'aeroporto. Quindi potremo garantire la massima sicurezza e riservatezza a questa particolarissima utenza nautica. Lo specchio acqueo ha dimensioni adatte alla manovra delle navi commerciali, il fondale è profondo dai 10 ai 15 metri. Quindi la nostra struttura è anche perfetta per il mondo del charter delle grandi barche, dove la velocità di approccio aeroporto-porto raggiunge il massimo dell'importanza e dell'apprezzamento da parte dei crocieristi. Noi pensiamo infatti che il business del charter nautico, complicato anche la crisi economica in atto, sarà destinato a crescere e rafforzarsi negli anni. Questa operazione porterà Genova al centro di questo mondo, fino ad oggi appannaggio di ben poche località nel Mediterraneo.

Per informazioni: Marina Genova Aeroporto; via Fiorini e Aviatori d'Italia, Sestri Ponente (GE); tel. 010 6143420; web: www.marinagenovait.it e mail: info@marinagenovait.it



YARE 2012 GIORNI DI SOLE (POCHI, MA BUONI)

di Dario Tomei

Alla sua seconda edizione, l'unico evento specializzato nel refit, approfittando dell'unica finestra di sole di aprile, ospita una delegazione di 80 comandanti e broker e punta a una sinergia con il Seatec per diventare un appuntamento irrinunciabile.

La seconda edizione di YARE si è svolta dal 26 al 29 aprile 2012 nell'area compresa fra via Coppino e la Darsena Europa del porto di Viareggio e negli unici giorni di sole in due settimane, ha puntato a rafforzare il ruolo di Viareggio come polo internazionale non solo della costruzione, ma anche del refit. Sotto le tendopoli attorno alla Darsena estese su 10.000 metri quadri, di cui 2.600 coperti, si sono radunate 142 aziende, di cui il 12% estere, provenienti da otto nazioni: Belgio, Croazia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Malta, Olanda, Stati Uniti. Quasi 3.000 visitatori sono entrati attraverso i due varchi di via Coppino e di Piazza Palombari, costituiti prevalentemente da comandanti, manager di grandi yacht, società di brokeraggio. Per allargare le capacità di attrazione di Yare l'organizzazione dell'evento è stata affidata a CarraraFiere che organizza Seatec, la fiera della tecnologia e della componentistica, con l'obiettivo di dare vita ad una sinergia che promuova anche l'offerta delle aziende che operano nel settore del refit e dei servizi. "Yare è nato per cercare di supportare l'industria nautica - ha dichiarato Vincenzo Poerio, presidente del Comitato promotore - di cui l'Italia, e la Toscana in particolare, è leader mondiale. Investire nei prossimi anni per garantire servizi e assistenza ai grandi yacht ci permetterà di attirare non solo la clientela esistente, ma anche quella futura. L'obiettivo richiede una grande collaborazione da parte di tutti - continua Poerio - e l'alleanza tra Seatec e Yare, attraverso l'organizzazione di CarraraFiere, ne rappresenta un primo fondamentale passo. È però importante non solo costruire il successo della manifestazione in sé, ma ottenere una ricaduta positiva in termini lavorativi ed economici sul settore. Ci aspettiamo che questo avvio sia accompagnato da progetti concreti di sviluppo sul territorio, come una nuova organizzazione del porto di Viareggio, per contrastare questo momento di aspra

difficoltà". Per stimolare opportunità di business attraverso l'incontro diretto tra operatori Yare 2012 ha organizzato la "Refit Route", il percorso "fuori salone" in cui si sono messi in mostra 19 tra cantieri, botteghe, laboratori e negozi attorno alla Darsena, dove i visitatori hanno potuto incontrare direttamente gli operatori. "È stata una sfida impegnativa e coinvolgente - conferma Paris Mazzanti, direttore di CarraraFiere - per sostenere con un'azione di marketing moderna e mirata la nautica in un momento così difficile. Il settore, che conosciamo bene attraverso il Seatec, ha dato una risposta ottimista e questo ci dà fiducia nel voler far diventare Yare un appuntamento indispensabile per il comparto". Una novità apprezzata dai viareggini, oltre che dagli operatori, è stata la realizzazione di un ponte pedonale galleggiante fra la banchina di Perini e quella della Capitaneria. L'installazione ricorda quel ponte in metallo che veniva allestito negli anni Ottanta in occasione di grandi manifestazioni come la Viareggio-Bastia-Viareggio. La struttura originale è andata perduta, ma è stato recuperato il concetto funzionale con la collaborazione di Ingemar, fornitore dei pontili galleggianti installati nell'ambito del porto viareggino. Attorno alle attività di business si sono svolti diversi convegni e forum. Il più significativo è stato l'Italian Superyacht Forum, organizzato da the Superyacht Report Group, alla sua terza edizione, che tradizionalmente ha fatto il punto sullo stato dell'arte della cantieristica italiana dei superyacht, con l'intervento di key player come Vincenzo Poerio di Benetti, Giancarlo Ragnetti di Perini e Simone Marconcini di Benetti Sail Division. Dall'altro lato della Darsena al Club Nautico Versilia la Fondazione Mario Tobino ha organizzato una lettura di pagine tobiniiane sulla cantieristica viareggina, proposte da Andrea Buscemi con la voce narrante dell'attrice Martina Benedetti, arricchite dalla proiezione di foto emozionali d'epoca. Per favorire il rapporto fra gli espositori e i comandanti è stata ospitata una delegazione con 80 partecipanti costituita prevalentemente appunto da comandanti, ma anche da broker e professionisti di varie branche del settore. A loro è stato dedicato il "Captains' Dock", una sorta di evento nell'evento, con tanto di lounge specializzata per il ristoro e gli incontri. Per informazioni www.yarexhibition.com



24° MYBA CHARTER SHOW

di Martino Motti

"Myba - The Worldwide Yachting Association", è l'associazione che riunisce imprese operanti nel campo della nautica dei grandi yacht: agenzie di charter, broker, aziende di progettazione, gestione, refitting e costruzione. Myba, nata nel 1984, ha sempre avuto come scopo quello di migliorare continuamente il livello e la qualità dei servizi e delle lavorazioni nel mondo dei superyacht. Anche quest'anno l'associazione ha promosso ed organizzato il 24° Myba Charter Show che si è tenuto dal 30 aprile al 4 maggio. Nato a Sanremo nel 1989 da un'idea di Missy Harvey, del Comandante del porto di Sanremo Pierfranco Gavagnin e di Maria Gasparet con il nome di International Yacht Charter Meeting (IYCM), lo show è stato organizzato negli ultimi 11 anni a Genova, presso il Marina Molo Vecchio: le barche più prestigiose al mondo in mostra, un'occasione d'incontro per tutti i professionisti dello yachting. L'agenzia marittima Pello Sea Group con il supporto dell'Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi - Genova (Assagenti) si è occupata con successo anche quest'anno della kermesse, affiancando la 46a edizione dell'Antigua Charter Yacht Show dei Caraibi. La manifestazione genovese ha riunito 77 yacht da 21 a 78 metri destinati al noleggio, ha visto accreditati 450 broker e 40 riviste internazionali, ha accolto 77 stand (12 in più rispetto al 2011) occupati da cantieri, broker, agenzie marittime, compagnie di bunkeraggio, società di catering, riviste specializzate, marine, porti e attività da sempre legate al turismo nautico. Tre sono i moli che hanno ospitato le imbarcazioni sia a motore che a vela: Marina Molo Vecchio, lungo gli antichi Magazzini del Cotton, il molo dell'Acquario e il molo della Manna Fiera. Un apposito servizio di navette a mare e in strada collegavano le tre zone. Abbiamo chiesto a Jacqui Lockhart, presidentessa del Myba, alcuni numeri per avere un'idea di cosa rappresenta l'associazione: 230 i membri accettati, 89 dei quali compagnie, 1.437 yacht inseriti nella lista pubblica e molti di più nelle liste riservate agli operatori. Le abbiamo domandato qual è il trend della domanda, in termini

di affari e tipologia di imbarcazioni: esiste un cauto ottimismo, i volumi sembrano tornare a crescere, sebbene tra grandi difficoltà, e la strada per l'uscita dalla recessione pare imboccata. Riguardo alla preferenza del cliente sulla tipologia di yacht non esiste una risposta, ogni barca ha un suo mercato ed è per questo che Myba offre un così grande assortimento. Le mete preferite per il noleggio sono la Francia e l'Italia, comprese le isole maggiori, il Medio Oriente, la Croazia, la Grecia e la Turchia. In voga quest'anno sembra essere il Montenegro, che è stato capace di evolversi fino ad offrire marine e servizi di prim'ordine. Per finire, conversando informalmente con broker e comandanti, siamo riusciti a cogliere grande soddisfazione: molti di loro avevano già prenotazioni confermate per parecchie settimane nella stagione estiva. Abbiamo notato anche che, pur nella ricerca del lusso, del comfort e della qualità del servizio, oggi più che mai l'attenzione è rivolta al prezzo e spesso la prenotazione dell'ultimo minuto cerca di strappare migliori condizioni.

Per ulteriori informazioni:
Myba - The Worldwide
Yachting Association; 120
Avenue Eugène Donadé;
Cap Center; 06700 St.
Laurent du Var; France; tel.
+33 (0)493 318853; fax
+33 (0)493 318853; web:
www.myba-association.com
e mail: con@myba.net



di Marco
Troccoli

Renault lancia un'altra proposta elettrica con un design totalmente innovativo ma che non sembra trascurare la sicurezza e il comfort. Progettata come "ultramobile", questo veicolo ribelle con la sua impertinenza e le sue dimensioni ridotte si affermerà facilmente nel mondo delle grandi città.

RENAULT TWIZY URBAN CROSSER AGILE E DIVERTENTE

La Casa l'ha presentata come soluzione di mobilità urbana riprendendo quell'ideale di novità sperimentale con Twingo, Espace e Scénic, così anche Twizy secondo Renault, anticipa le esigenze dei clienti attraverso una nuova architettura tutta sua. Al momento la Casa francese è l'unico costruttore ad offrire una gamma completa di veicoli elettrici accessibili a tutti, con Fluence Z.E., Kangoo Z.E., Twizy e ZOE che completano la gamma alla fine dell'anno. Progetto sviluppato da Renault Sport Technologies, Twizy è prodotta nello stabilimento di Valladolid, in Spagna, ed è disponibile da 6.990 € (IVA compresa) presso le concessionarie Renault, nelle quali è arrivata già dal 31 marzo. Non ha attualmente equivalenti sul mercato. Svelata a settembre 2009 al Salone di Francoforte come concetto d'avanguardia, dopo soli tre anni è una realtà su strada. Un miniveicolo dedicato a tutti, donne e uomini, giovani e professionisti. Secondo Renault, il cliente di Twizy è colui che cerca qualcosa di unico, anticonformista e ricco di sensazioni, ma al tempo stesso accessibile ed eco-compatibile, un concetto inedito per muoversi più rapidamente che in automobile. Ideata per spostamenti individuali o in tandem soprattutto dentro la città, con le sue dimensioni ultracompatte (2,34 m di lunghezza, 1,24 m di larghezza) e il baricentro ribassato, Twizy è capace di muoversi in anfratti ristretti e di essere parcheggiata agilmente in uno spazio improponibile per una vettura normale. Anche le prestazioni non sono da sottovalutare: appena 6 secondi per accelerare da 0 a 45 km/h (coincide all'incirca con l'accelerazione di uno scooter 125 cc su 50 metri). Pur avendo 4 ruote, secondo Renault, su un percorso urbano classico, si guadagna il 25% del tempo - compreso il parcheggio - e senza alcuna emissione di CO₂. Con la sua visione panoramica data dai sottili montanti del parabrezza che danno luogo alla sua architettura aperta, un raggio di sterzata di 3,4 m e l'assistenza al parcheggio, le manovre dovrebbero essere davvero un gioco da ragazzi. Inoltre, comfort e sicurezza sono certamente migliori che su 2 o 3 ruote ma la normativa dei quadricicli non ha gli stessi vincoli di quella delle automobili e Twizy beneficia anche dell'esperienza acquisita da Renault in termini di sicurezza automobilistica. 4 ruote sono più stabili che 2 o 3 dunque, ma il punto di forza della sicurezza è il telaio con 4 freni a disco che gli

permettono di rimanere incollati alla strada. Si tratta di una esclusiva Renault Sport Technologies, una struttura innovativa con proporzioni decisamente insolite per offrire una cellula protettiva per 2 persone. In questo involucro "di libertà", Renault asserisce che l'unico casco necessario è Twizy, poiché la sicurezza a bordo è completata da un airbag conducente e da cinture di sicurezza, di cui quella anteriore a 4 punti di ancoraggio e quella posteriore a 3. Protezione per i passeggeri anche dalle intemperie, grazie alle "wing doors" opzionali, che riparano dalle condizioni climatiche e dalle correnti d'aria. Due i vani portaoggetti in plancia di 3,5 e 5 litri, quest'ultimo con sportello chiuso a chiave, che contengono una presa 12V, mentre nella parte posteriore, lo schienale del passeggero nasconde un vano supplementare di 31 litri. Twizy si fa notare non solo per il silenzio del suo motore elettrico, ma anche per le tre finiture e le quattro tinte in cui è disponibile. I tre allestimenti sono i Lite, i Color e i Pack. Il primo è il più essenziale, con struttura in metallo lucido, nero, grigio, rosso e bianco. Con una gamma di tre decorazioni sull'allestimento Color, il tetto è eventuale. Wing doors e portaoggetti in plancia e anche i rivestimenti dei sedili possono vedersi di blu, rosso o verde, con la possibilità di abbinare alle cinture anche i cerchi in lega diamantati, disponibili come optional. L'allestimento Technique è quello superiore ed è basato sulla modernità del motivo black sugli strapiù, al contrario delle due del sedile anteriore bicolore e al volante trasparente con trattamento anti-urto che

sarà disponibile in opzione successivamente al lancio). In funzione della potenza del motore elettrico, Twizy è guidabile con o "senza" patente (in Italia con patentino per Twizy 45, con patente A1, A o B per Twizy). In funzione dell'utilizzo e dell'omologazione, Twizy dispone di due motorizzazioni: una da 7 kW / 9 CV, con coppia massima 33 Nm, disponibile già dall'avviamento (velocità massima limitata a 45 km/h per Twizy 45) e l'altra di 13 kW / 17 CV, 57 Nm e 80 km/h, una versione più spinta di Twizy. Fin dal lancio saranno disponibili diverse soluzioni per personalizzarla ulteriormente, come i Kit "Stripping Graphic Style" ed i Pack "Colored" che si aggiungeranno agli allestimenti di serie e permetteranno a ciascuno di disegnare la propria Twizy configurandola a piacimento. Tra gli accessori: kit audio/telefono vivavoce, zaino estraibile da 50 litri per la spesa, wind cover per il comfort termico, radar di parcheggio e allarme antifurto. Un'origine sportiva, tra i banchi prova di Renault Sport Fl a Viry-Châtillon e i laboratori di ricerca di Renault Sport Technologies a Les Ulis, tutte le divisioni sportive della Casa si sono impegnate per l'ultima nata. Fin dalle fasi progettuali, si è immaginato un veicolo pratico ed agile per due persone. Intuitivo e semplice da utilizzare. Telaio curato dall'equipe di Renault Sport Technologies, fino alla messa a punto e ai collaudi di affidabilità sui banchi prova della Formula 1. All'aria aperta e senza casco il suo peso ridotto (450 chilogrammi con la batteria) permette al motore elettrico sorprendenti accelerazioni (13 kW, 57 Nm). Per lo sviluppo del telaio si è scelto il motore in posizione centrale posteriore (ispirato dalla Clio V6), progetto affidato a un'equipe a Les Ulis, nell'Inghilterra parigina, che dispone dell'esperienza necessaria per la definizione dei parametri dinamici. Non esistono infatti riferimenti conosciuti per un concept del genere e per questo motivo, Renault ha dovuto contare sull'esperienza delle competizioni e sulla valorizzazione dei precedenti progetti sportivi. Renault Sport Technologies assicura l'80% degli studi complessivi (100% per il gruppo sospensioni/ammortizzatori) e lo sviluppo di Twizy beneficia di tutta l'esperienza della Casa in termini di sicurezza: crash test, dimensionamenti digitali e validazione ai banchi del centro prove del Gruppo a Lardy (Parigi). Un veicolo a misura d'uomo con un'autonomia omologata a 100 km in ciclo urbano normalizzato, grazie alla batteria agli ioni di litio da 6,1 kWh e al sistema di recupero dell'energia al rilascio del pedale. In funzionamento reale, Renault dichiara che un cliente realizzerà circa 80 km applicando i principi dell'eco-guida (55 km in condizioni difficili, in caso di forti e frequenti accelerazioni). Il cavo di ricarica da 3 metri integrato che, tramite un semplice adattatore, può essere collegato alle prese domestiche 220V, per una ricarica completa in meno di 3 ore e 30 minuti mentre il noleggio della batteria è a partire da 50 € / mese perché, secondo Renault, "esiste la formula giusta per ciascun cliente". Per ulteriori informazioni: www.renault.it

**SCHEDA
TECNICA**
Potenza massima: 13 kW / 7 kW* - Potenza continua: 8 kW / 4 kW*
- Coppia massima costante: 57 Nm / 33 Nm*
- Peso: kg 60 - Rapporto di riduzione: 9,2 / 13,4* - Ricarica: 2 kW / 220 V-10 A (**Versione Twizy-15).



BORILE MULTIUSO UNA CAMPAGNOLA AL MARE

di Luca Sordelli

Una moto a dir poco fuori dal coro, e nulla può descriverla meglio se non le parole del suo creatore, il vulcanico Umberto Borile, titolare di un marchio storico dell'industria delle due ruote, magari poco noto al grande pubblico, ma famosissimo tra gli appassionati. "In realtà non si tratta di un'idea scaturita dopo ore di tavolino con la testa fra le mani perché dalla direzione è venuto l'ordine di pensare ad una motoretta simile. Non è neanche nata da ricerche di mercato i cui risultati chiedevano a gran voce un mezzo del genere. Non c'è stato alcun ordine e tanto meno alcuna ricerca di mercato. E' semplicemente nata così: nei giri in fuoristrada con gli amici, vedevo un sacco di funghi, ma non li potevo raccogliere." E' nato quindi un mezzo leggerissimo, agile, stilisticamente intrigante e rigorosamente heavy duty. "Doveva essere - racconta sempre il signor Borile - funzionale prima che bella, doveva essere utile e se alcune forme servivano per far posto a determinati accessori, ben vengano, anche a scapito del look. Non è nata per vincere concorsi di stile e design, è come quando scegli la carta igienica, deve essere morbida e fare il suo dovere senza mai rompersi."

La Borile Multiuso non è una moto da trial, né un quad, ma qualcosa di assolutamente unico. La sua vocazione campagnola ha subito trovato anche una declinazione marina, come mezzo ideale da avere a bordo un grande yacht, per andar a fare un giro dal marina ai paesini vicini, per andare a fare una spesa leggera anche in due. Il motore è fornito dalla cinese Zongshen, partner per il mercato asiatico del gruppo Piaggio. E' un indistruttibile monocilindrico a 4 tempi di 230 cc con distribuzione ad aste e bilancieri da 11 kW a 7.000 giri e 16,5 Nm a 5.500 giri. La piccola cilindrata insieme al peso complessivo di solo 88 chilogrammi permettono consumi nell'ordine di 30 km/l nel ciclo extraurbano. Lo scarico è inserito nella struttura del telaio ed è dotato di due camere di compensazione con catalizzatore. Sistema che permette di avere estrema pulizia del design e un sound del motore particolare. La ciclistica è completata da un forcellone con articolazione di tipo cantilever che spinge su una coppia di leggerissimi ammortizzatori a gas di derivazione Mountainbike - Down Hill. Questa semplice ma ingegnosa soluzione rende possibile effettuare regolazioni separate di precarico e compressione delle sospensioni posteriori.

Le ruote sono rispettivamente da 21 e 18 pollici calzate da pneumatici da trial. L'altezza da terra della seduta è di 80 cm e la lunghezza della cavalcatura nella zona di raccordo con il telaio/serbatoio è di soli 170 mm. Ne deriva una posizione di guida che permette di appoggiare a terra facilmente i piedi e che, insieme al peso contenuto e all'angolo di sterzo ampio dà una bella sensazione di controllo del mezzo e di naturalezza nella guida.

Tra gli optional disponibili due portapacchi laterali e uno antenone in acciaio con chiusura a molla, e anche la predisposizione per due portaoggetti, uno sul manubrio e l'altro sul serbatoio. La nuova Borile Multiuso è disponibile nei colori military green e desert sand in due allestimenti: motoalpinismo con coperture tipo trial e rapporti corti e strada con pneumatici dual e rapporti allungati al prezzo di 4.700 € franco concessionario.



SHARK BY MARINE LEATHER

di Stefano Colotti


Premiata in occasione del METS 2006, Shark è la collezione di pellami firmata da Marine Leather sviluppata appositamente per l'impiego nautico. Evolutasi nel tempo, oggi la collezione è in grado di affrontare clima e condizioni atmosferiche più estreme grazie a una particolare n-conca che rende i pellami particolarmente resistenti a polvere, salsedine e alle macchie, garantendone inalterate negli anni le sue caratteristiche di morbidezza e freschezza.

La collezione Shark di Marine Leather è confezionata con vera pelle pieno fiore, ed è disponibile in oltre venti varianti cromatiche per una totale personalizzazione della barca. Su richiesta, inoltre, i pellami possono essere consegnati accompagnati dalla certificazione IMO A/653.

Marchio italiano tra i leader al mondo nel settore della produzione di pellami per arredamento, l'azienda guidata da Guido De Cesare è inoltre molto attiva nel preservare l'ecosistema dall'inquinamento. Marine Leather, infatti, riutilizza gli scarti delle pelli per la realizzazione di colle e concimi naturali, oppure vengono rigenerati grazie a uno smaltimento dei rifiuti studiato ad hoc.

Per ulteriori informazioni: Marine Leather; Corso Dante Alighieri 52/A; 80028 Grumo Nevano (NA); tel. 081 5052142; web: www.marineleather.it e mail: info@marineleather.it.





Superyacht

ediz. 1991

CAM COVERBOAT PER SUPERYACHT

di Stefano Colotti

CAM, Consorzio Adriatico Montaggi, è un'azienda specializzata nella realizzazione di ponteggiature e termocoperture per yacht in costruzione o riparazione. Il servizio, che si chiama Coverboat, consiste nella progettazione di una struttura tubolare in ponteggi da realizzare su misura intorno allo yacht, sulla quale andrà poi posizionata una particolare copertura in plastica termoretrattile che una volta scaldata si fissa saldamente alla struttura, creando un involucro resistente agli agenti atmosferici. Ciò permette di effettuare qualsiasi genere di lavoro, dalla verniciatura alla sabbatura, dalla stuccatura o al ripristino degli interni, al riparo dal maltempo ma anche dai raggi solari, dal vento e dall'aria salmastra. Questo sistema è utilizzato da importanti costruttori e aziende di refitting per effettuare lavori soprattutto sui grandi yacht, laddove ne risulti impossibile il ricovero all'interno di capannoni e stabilimenti. Tra i nomi importanti della cantieristica mondiale che si sono affidati alla

CAM, troviamo Sanlorenzo, Alfa Yacht Yard, Amico & Co., Azimut Benetti, Benetti Sail Division, Costruzioni Navali Tigullo, Monaco Marine, Mondo Manne, CRN, ISA e Camper & Nicholson.

Per ulteriori informazioni: CAM-Consorzio Adriatico Montaggi; via Molino Giano, 16128 Genova; tel. 010 2759315; fax 010 2516028;

e-mail: info@camweb.it

web: www.camweb.it

IL CHARTER NAUTICO DI LUSO ANALISI, DIMENSIONI E PROSPETTIVE*

di Tommaso Nastasi

* Questo articolo costituisce un aggiornamento del precedente pubblicato 12 mesi fa.

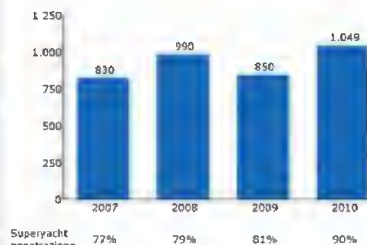


Il mercato del charter di lusso, a differenza del mercato delle nuove costruzioni, nel corso di questi ultimi 3 anni ha rilevato un trend più dinamico e crescente, nonostante le difficoltà ambientali connesse alla presenza di un contesto di business turbolento ed incerto.

Infatti, nel corso degli ultimi anni, è aumentata considerevolmente la quota parte di superyacht facente parte del circuito del charter e, nel contempo, si sono sviluppate nuove forme di fruizione del servizio di luxury charter (soprattutto nei Paesi Emergenti al fine di favorire la penetrazione dello yachting). All'interno di questo quadro va dato risalto che, la domanda del charter va analizzata anche alla luce della funzione che essa svolge nello sviluppo del mercato dello yachting ovvero quella di pre-step dell'acquisto, in quanto permette al cliente non solo di conoscere uno specifico prodotto/brand ma anche di acquisire maggior confidenza con il mondo dello yachting.

Il charter nautico permette di ottimizzare la funzione dei costi di gestione dello yacht, in quanto mediamente permette all'armatore di ricavare un reddito pari tendenzialmente al costo di gestione. Secondo l'ultima stima condotta dall'Osservatorio del Mercato Nautico dell'Università di Roma Tor Vergata, con 20 settimane all'anno di noleggio si rientra com-

Figura 1: Andamento parco superyacht destinato al charter



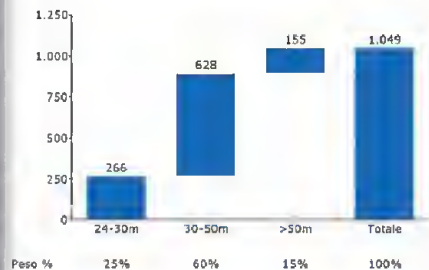
Superyacht penetrazione
72% 79% 81% 90%

Fonte: Elaborazione dati da Osservatorio Mercato Nautico - Roma Tor Vergata Economia
(www.marketingnautico.net)



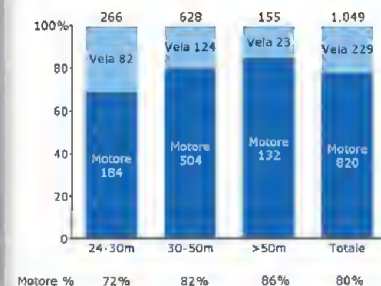
Il charter nautico di lusso Analisi, dimensioni e prospettive*

Figura 2: Parco nautico superyacht per il charter classificato per fasce di lunghezza



Fonte: Elaborazione dati da Osservatorio Mercato Nautico - Roma Tor Vergata Economia (www.marketingnautico.net)

Figura 3: Parco nautico superyacht per il charter classificato per tipologia



Fonte: Elaborazione dati da Osservatorio Mercato Nautico - Roma Tor Vergata Economia (www.marketingnautico.net)

pletamente dei costi operativi di gestione di un superyacht di 35 metri.

La crisi economica dei mercati internazionali ha registrato un impatto negativo anche per il mercato del charter. Infatti la domanda di charter di lusso ha avuto un rallentamento medio annuo di circa il 20%, dal 2008 al 2010, maggiormente incentrata sul segmento medio-basso del superyacht (24-30 metri).

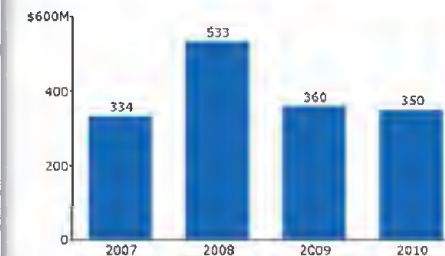
Le previsioni per i prossimi anni, secondo le opinioni prevalenti espressi dagli operatori dell'industria, sono maggiormente positive soprattutto a fronte della ripresa attesa di alcune aree geografiche soprattutto nell'ambito dei mercati emergenti.

La figura 1 rileva l'andamento del parco nautico dei superyacht destinati al circuito del charter internazionale, e la loro penetrazione sul parco nautico mondiale del charter. Nel corso del 2010 l'offerta di charter prevede un catalogo di 1.049 superyacht, con una crescita del 23% rispetto all'anno precedente ed un tasso di crescita medio dell'8% negli ultimi 3 anni in termini di penetrazione, si evidenzia una crescita della quota dei superyacht all'interno del parco charter internazionale dal 77% del 2007, al 90% del 2010. Proseguendo nell'analisi, la figura 2 rappresenta il numero di superyacht destinati al circuito del charter nautico internazionale classificato per le diverse fasce di lunghezza. Il 60% dell'offerta di charter è rappresentata da superyacht appartenenti alla

fascia dei 30-50 metri, mentre il segmento "entry level" 24-30 metri rappresenta il 25% dell'offerta. Il segmento "high end", costituito dalle navi da diporto aventi una lunghezza fuori tutto oltre 50 metri, costituiscono il 15% dell'offerta di charter nautico rilevando una crescita media di circa il 12% nel corso degli ultimi 3 anni.

La Figura 3 mostra la composizione dell'offerta nautica di charter per le diverse fasce di lunghezza classificata per tipologia di superyacht (motore/vela). Il segmento dei superyacht a motore rappresenta l'80% dell'offerta nautica di charter con 820 unità; come si evince dal grafico, la più alta penetrazione dei superyacht a motore è rinvenibile nel segmento "high

Figura 4: Andamento mercato charter dei superyacht (M\$)



Settimana media per charter

Fonte: Elaborazione dati da Osservatorio Mercato Nautico - Roma Tor Vergata Economia (www.marketingnautico.net)

Il charter nautico di lusso

Analisi, dimensioni e prospettive*

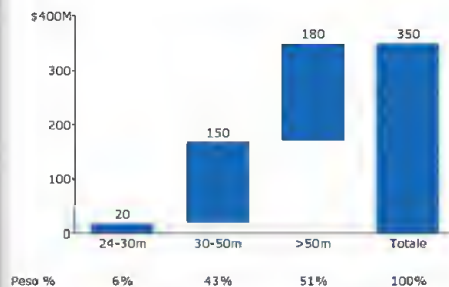
end" con 132 unità pari all'86% dell'offerta mondiale. L'offerta di chartering di superyacht a vela ammonta a circa 229 superyacht, con un mix di offerta maggiormente spostata sul segmento "middle level" con 124 unità.

La figura 4 rappresenta il dimensionamento del mercato a valore del charter nautico di lusso su scala mondiale. Il mercato del charter nautico di lusso ammonta a circa \$ 350 milioni rilevando una decrescita del 3% rispetto all'anno precedente; all'interno di questo quadro è importante sottolineare la decrescita del periodo di booking medio del chartering complessivo da 1,3 a 1,1 settimane dal 2007 al 2010. La figura 5 rileva la composizione del mercato a valore per le diverse fasce di lunghezza. Come si evince, oltre il 94% del mercato del charter di lusso è rappresentato dai superyacht aventi una lunghezza oltre 30 metri. Più specificatamente, il segmento "mid level" dei 30-50 metri rappresenta il 43% del mercato, con un valore pari a circa \$ 150 milioni, mentre il segmento "high end", oltre 50 metri, ammonta a \$ 180 milioni pari al 51% del mercato mondiale del charter di superyacht. La figura 6 mostra, invece, la composizione del mercato a valore per tipologia di imbarcazione. Il segmento dei superyacht a motore rappresenta il 90% del mercato mondiale pari a \$ 315 milioni. Ulteriore driver analizzato è stato quello relativo al dimensionamento del charter booking, il quale permette di avere un quadro più dettagliato, relativo all'evoluzione dei sottostanti del business di riferimento (vedi figura 7).

In particolare nel corso del 2010, il mercato del charter nautico dei superyacht, rileva un volume di vendita di circa 2.400 settimane vendute registrato con 2.200 superyacht prenotati. Nell'analizzare il mercato del chartering dei superyacht ulteriore driver analizzato è stato quello relativo al pricing. In particolare, la figura 8 permette di rappresentare la variazione dei prezzi per settimana per le diverse fasce di lunghezza. A livello generale, l'intero comparto rileva una riduzione media delle tariffe del 3%, trainata essenzialmente dalla forte decrescita delle stesse dal segmento "entry level" - 29% rispetto all'anno precedente; è importante evidenziare la controtendenza del price medio per i superyacht oltre 50 metri, i quali rilevano un incremento medio dell'8% rispetto all'anno precedente. In conclusione,

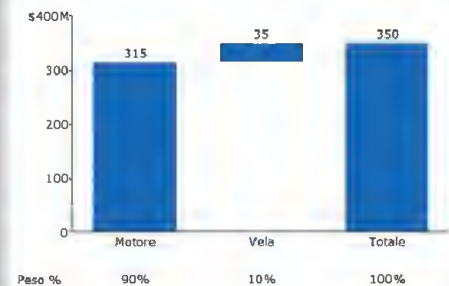
il charter della nautica di lusso rappresenta un mercato in sofferenza, ma con ritmi evolutivi più performanti rispetto al mercato delle nuove costruzioni. A livello generale si rileva anche un mutamento dell'assetto industriale del settore che tende da un lato, verso una maggiore concentrazione dell'offerta e dall'altro lato, verso la presenza di player sempre più globali capaci di intercettare più dialetticamente le opportunità di business, oltre che offrire un servizio globale nei confronti di una clientela sempre più internazionale.

Figura 5: Mercato charter superyacht classificato per fasce di lunghezza (M\$)



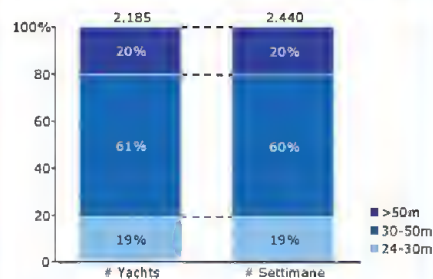
Fonte: Elaborazione dati da Osservatorio Mercato Nautico - Roma Tor Vergata Economia (www.marketingnautico.net)

Figura 6: Mercato charter superyacht classificato per tipologia (M\$)



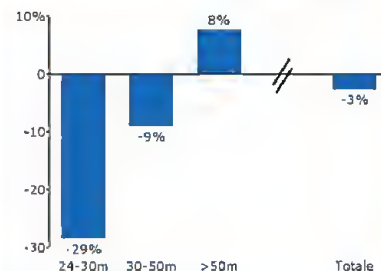
Fonte: Elaborazione dati da Osservatorio Mercato Nautico - Roma Tor Vergata Economia (www.marketingnautico.net)

Figura 7: Dimensionamento "charter booking" 2009

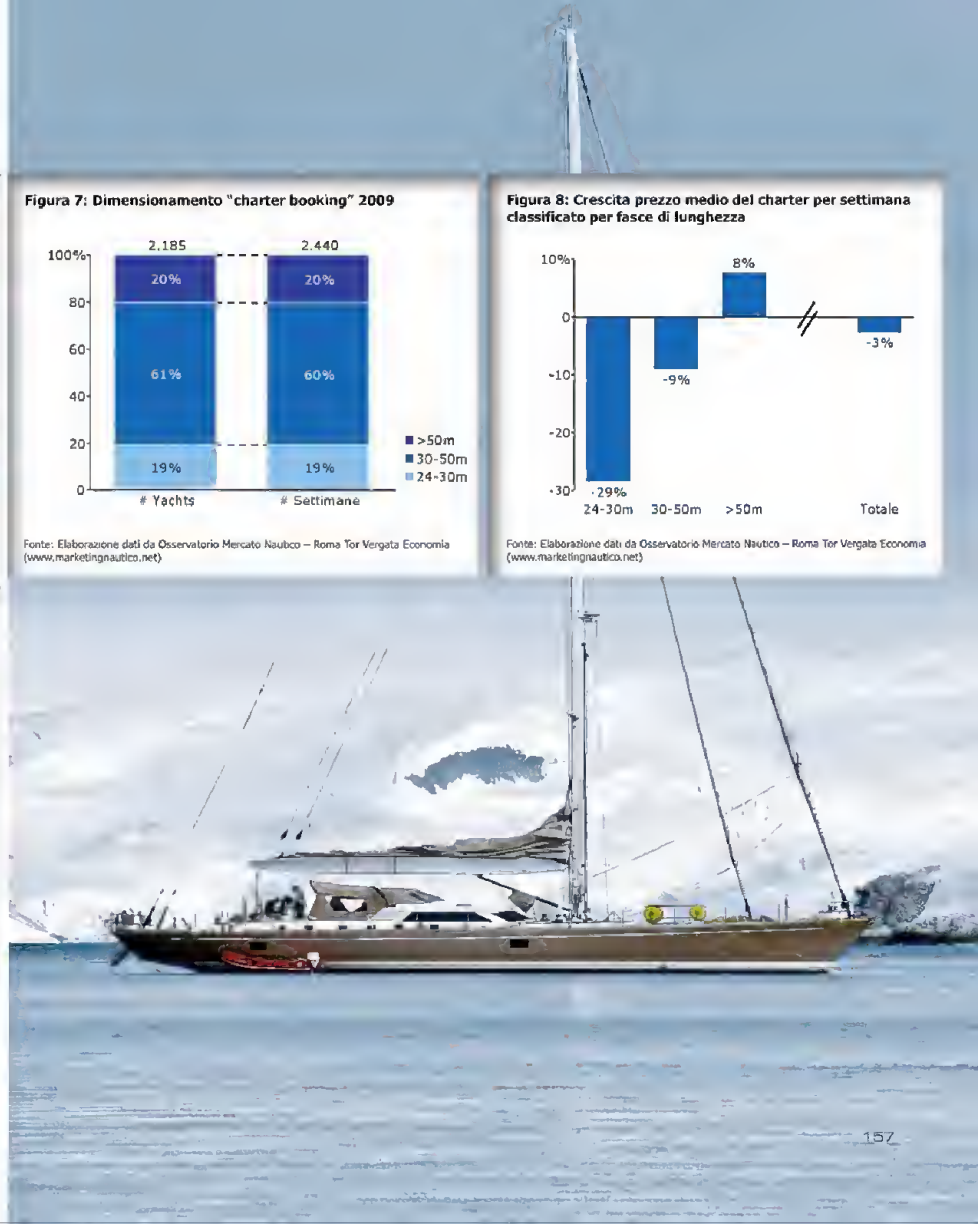


Fonte: Elaborazione dati da Osservatorio Mercato Nautico - Roma Tor Vergata Economia (www.marketingnautico.net)

Figura 8: Crescita prezzo medio del charter per settimana classificato per fasce di lunghezza



Fonte: Elaborazione dati da Osservatorio Mercato Nautico - Roma Tor Vergata Economia (www.marketingnautico.net)





PASZKOWSKI FIRMA LE NUOVE LINEE BAGLIETTO

• Siglato lo scorso 28 maggio l'accordo di collaborazione tra il Cantiere Baglietto e il designer Francesco Paszkowski per il completamento delle tre unità che il cantiere di La Spezia ha rilevato dalla passata gestione (un 44 metri planante, un 46 metri e un 53 metri dislocanti), e il design di tre nuovi progetti. Una linea di 58 metri dislocante in acciaio e alluminio, una di 37 metri planante in alluminio e un 46 metri planante in alluminio. «Siamo felici di questo accordo che rappresenta al tempo stesso la continuità ma anche il futuro del marchio del gabbiano – commenta Diego Deprati, Amministratore Delegato di Baglietto – e Francesco Paszkowski sicuramente identifica al meglio la filosofia del cantiere. Vogliamo che i nostri armatori che arrivano e si riconoscono in questo marchio possano ritrovarsi e sentirsi a casa nella tradizione che è anche progresso». Stessa soddisfazione per il designer: «Sono particolarmente lieto dei programmi futuri del cantiere Baglietto. Sono certo che lo spirito d'iniziativa della nuova proprietà consentirà di esprimere l'elevata potenzialità del marchio e dei valori che incarna. Oltre a completare il lavoro iniziato, metteremo a disposizione del nuovo management la nostra esperienza ventennale con il cantiere e la capacità di innovare dello studio per definire i nuovi progetti, affinché Baglietto continui ad essere un punto di riferimento nel mondo dei superyacht». Per ulteriori informazioni www.baglietto.com

VARATO IL QUARTO BENETTI DELFINO 93'

• Si è tenuto lo scorso 18 Aprile, nel corso della cerimonia ufficiale presso l'area Lussben di Viareggio, il varo tecnico del quarto Delfino 93', modello di ingresso della gamma in composito Benetti Class. Dopo le consuete operazioni preliminari, tra cui la tradizionale rottura della bottiglia, lo yacht è stato calato in acqua alla presenza dell'armatore, del personale tecnico, delle maestranze e di tutto lo staff Benetti che ne ha curato l'allestimento e la costruzione in questi mesi. Delfino 93'



rappresenta un legame profondo tra la storia e l'innovazione Benetti. Il primo motoryacht con questo nome fu infatti presentato quaranta anni fa al Salone Nautico di Genova del 1969. Per ulteriori informazioni www.benettiyachts.it

BESENZONI GUARDA AL FAR EAST • L'azienda bergamasca specializzata nella realizzazione di accessori nautici, nel suo 45° anniversario dalla fondazione, ha deciso di espandersi in Estremo Oriente. Dopo oltre un anno di attente valutazioni, incontri ed analisi, lo Shanghai Boat Show di aprile è stata l'occasione per definire e consolidare la propria presenza in Asia con la definizione di due nuovi centri assistenza ad Hong Kong, che si aggiungono a quelli già attivi in Giappone e Taiwan. Per ulteriori informazioni www.besenzoni.it

VENUTO PROJECT MONARCH • A nome del cantiere Delta, Caterpillar Financial Services Corp. e Rick Olbey della Marine Consulting, annunciano la vendita del motoryacht di 151', conosciuto come Project Monarch, a un prezzo di \$31.900.000. Attualmente Project Monarch è tornato nel cantiere Delta per delle piccole modifiche richieste dal suo nuovo armatore. Per ulteriori informazioni www.deltamarine.com



FERRETTI CUSTOM LINE CELEBRA IL VARO DEL NUOVO 124' • Ferretti Custom Line annuncia il varo dell'ammiraglia Custom Line 124', imbarcazione di 38 metri planante e terzo esemplare della serie di

124 piedi. La cerimonia ha avuto luogo nel cantiere del Gruppo ad Ancona con il tradizionale battesimo della bottiglia di champagne infornata sulla chiglia. Per Custom Line è il terzo varo del 2012, e va ad aggiungersi a quelli del Custom Line 112' Next e della Navetta 26 Crescendo. Lamberto Tacoli, Chief Sales & Marketing Officer del Gruppo Ferretti, ha commentato "assistere al varo della ammiraglia di Custom Line è sempre molto emozionante. Il 124' rappresenta per il cantiere il top di gamma, un vero e proprio prodotto di eccellenza dove innovazione, personalizzazione e tecnologia sono gli elementi cardine di questo modello ma anche di tutto il brand Ferretti Custom Line". Karin Paggi, Brand Manager di Ferretti Custom Line ha invece commentato "questa ammiraglia unisce perfettamente design, prestazioni e comfort offrendo all'armatore un'eccellenza assoluta in termini di eleganza, performance e customizzazione". Per ulteriori informazioni www.customline-yacht.com

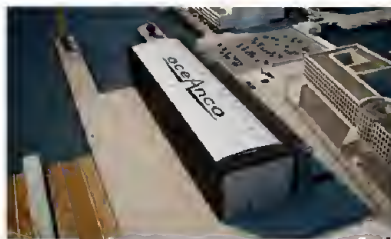
PROVE IN ACQUA PER MAIDELLE • Lo scorso 21 maggio il 63 metri MY "Madeille" costruito da



Icon Yachts è scesa in acqua per i primi test in navigazione. A bordo c'era anche Jen Wartena, managing director del cantiere, che si è detto estremamente soddisfatto delle doti di navigazione di "Madeille". Lo yacht ora è di nuovo in cantiere per terminare gli ultimi lavori negli interni, prima di essere consegnato al suo armatore nel corso dell'estate. Per ulteriori informazioni www.iconyachts.eu

UN NUOVO CANTIERE PER OCEANCO

• Come diretta risposta alle richieste del mercato, Oce-



anco ha deciso di implementare le sue capacità costruttive realizzando una nuova struttura in grado di ospitare yacht fino a 140 metri di lunghezza. Il nuovo stabilimento sarà dotato di elevata tecnologia, potrà essere ulteriormente allargato in futuro ed è stato sviluppato appositamente per modelli dai 100 metri in su. La struttura sarà in grado di ospitare fino a mille persone e sarà dotata di clima controllato a zone separate, portelloni semoventi per la personalizzazione della compartimentazione interna, una gru da 100 tonnellate, una barge, un sistema di aspirazione centralizzato per mantenere l'aria priva di polveri completo di impianto di estrazione dei fumi delle vernici, e un impianto sopraelevato per trasportare gli oggetti da un punto all'altro del cantiere. Moderno ed efficiente, lo stabilimento avrà anche pannelli solari e un arredamento accogliente ove ospitare gli armatori. Per ulteriori informazioni www.oceancoyacht.com

MAIORA PUNTA SUL GREEN • Presentate le nuove soluzioni di Fipa per ridurre l'impatto ambientale: vernici e materiali ecocompatibili, propulsioni ibride, risparmio



energetico. I primi ad applicare le nuove tecnologie saranno i motoryacht Maiora, con un modello di 70 e uno di 100 piedi. Per ulteriori informazioni www.fipagroup.com

PRESENTATO IL SECONDO SCALO DI

PRIVILEGE SHIPYARD - In occasione di una cerimonia tenutasi lo scorso sabato 26 maggio, Privilege Shipyard ha presentato ufficialmente il secondo scafo del Privilege One. Per l'occasione sono intervenute, presso lo stabilimento di Civitavecchia, istituzioni della Regione e giornalisti del settore, ad ammirare l'imponenza di questo superyacht di 126 metri di lunghezza per 22 di larghezza. Per ulteriori informazioni: www.privilegeyard.com.

SUCCESSI COMMERCIALI PER HEESEN YACHTS • L'olandese Heesen Yachts è lieta di annunciare

due nuove vendite, che portano a dodici il numero di yacht attualmente in costruzione, e che riguardano lo YN 16347 Project California e lo YN 17042 Fast Displacement (FDHF).



Project California è il nono modello della fortunata serie dei 47 metri dislocati ed è un progetto firmato Heesen Yacht Frank Laupman, Bannenberg e Rowell. Si tratta di un motor-yacht classico, elegante negli esterni quanto negli interni. Lo YN 17042 è invece un 42 metri in alluminio firmato Heesen Yachts, Van Oossanen Naval Architects Omega Architects, ed è anche il primo modello ad essere equipaggiato con l'innovativa "Hull-Vane". Si tratta di una appendice applicata sotto lo scafo che riduce la resistenza all'avanzamento del 24%

alla velocità massima, e in media del 18% lungo tutto l'arco delle velocità. Il Fast Displacement sarà presentato come progetto al Monaco Yacht Show e sarà pronto per la consegna nel 2014. Per ulteriori informazioni www.heesenvachts.nl

VARATO ASLEC 4 - Il nuovo 45 metri dislocante

di Rossinavi è sceso in acqua lo scorso 10 marzo. Si tratta della prima di due unità la cui consegna è prevista nell'arco dell'anno, un motoryacht firmato Studio Spadolini dal design



lineare, dotato di prua dritta e di tanto spazio all'aperto. Su richiesta dell'armatore, infatti, i progettisti hanno voluto enfatizzare quegli spazi a contatto con la natura, come il pozzetto che si sviluppa su un'area di ben 70 metri quadrati. Costruito con scafo in acciaio e sovrastruttura in alluminio, l'"Aslec 44" ha interni realizzati principalmente in essenze di quercia ed abbinati con moderne e sportive finiture in fibra di carbonio abbinate a pannelli cromati e dorati. La motorizzazione 2x1.300 HP Caterpillar promette velocità nell'ordine dei 16 nodi. Per ulteriori informazioni www.rossinavi.it

WALLY VARA BETTER PLACE - Lo scorso 8

maggio Wally ha varato il 50 metri 'Better Place', attualmente lo sloop in fibra di carbonio più grande al mondo, realizzato sulle linee della Tripp Design con interni della Wetzels Brown Partners. Dotato della certificazione RINA, Green Star, 'Better Place' rappresenta al meglio la filosofia progettuale Wally basata sull'innovazione tecnologica e su un design unico e moderno, enfilizzato in questo caso dalla particolare colorazione blu Bugatti. Gli interni si caratterizzano per i contrasti tra pannelli in carbon look lucidi e satinati, l'essenza di acero bianco e i pellami grigi, con le luci a LED che possono cambiare colore a seconda dell'atmosfera voluta. Per ulteriori informazioni www.wally.com



DUE NUOVE SEZIONI
PER IL SITO DI PERI-
NI NAVI - "Captains & Crew

te due nuove sezioni del sito internet www.perinnavi.it create per tutti coloro che desiderano entrare in contatto diretto con la grande famiglia Perini Navi e Picchiotti. La sezione "Captains & Crew Area", esclusivamente in lingua inglese, si rivolge sia ai capitani delle imbarcazioni del Gruppo Perini Navi sia a coloro che desiderano candidarsi per un lavoro a bordo delle navi Perini. La sezione "Lavora con noi", in doppia lingua italiano e inglese, è invece dedicata a tutti coloro che vogliono candidarsi

come personale di terra. Grazie al nuovo sistema di gestione dei dati, le informazioni inserite dai candidati confluiranno direttamente in un unico database in grado di catalogare e selezionare automaticamente i profili ricercati. Inoltre, è attiva la versione del sito completa in lingua russa che si aggiunge alla versione già presenti in italiano e inglese. Per informazioni: www.perinnav.it

BUONE NUOVE PER ISA. Dopo aver annunciato

gli ottimi risultati in termini di vendite, ISA ha recentemente concluso con successo la lunga trattativa per la vendita del suo 43m Granturismo. Disegnato da Andrea Vaillicchi, l'ISA 43m GT è il secondo modello più piccolo venduto della nuova linea Granturismo. Si tratta di una nave da due ponti, costruita con scafo in acciaio e sovrastrutture in lega leggera, con quattro cabine doppie e una padronale, per un totale di dieci posti letto, e motorizzazione Caterpillar in grado di assicurare i 17 nodi di velocità massima. La consegna di questo modello è prevista per l'estate del 2014. Inoltre, lo scorso giovedì 24 maggio ISA ha varato presso il suo cantiere di Ancona la terza unità dell'ISA 50m, "Belle Anna". Progetto dell'architetto Andrea Vaillicchi e l'ISA, il 50 metri è un dislocante a tre ponti con scafo in acciaio e sovrastrutture in alluminio, con cinque cabine ospiti più armatoriale e interni disegnati dalla Zuretti Interior Design. Motorizzato con una coppia di Caterpillar 3512C, "Belle Anna" raggiunge la velocità massima di 16,9 nodi. Per ulteriori informazioni www.isayachts.com



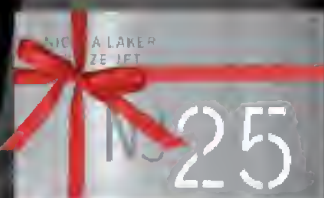
SUPERYACHT NEL MONDO

[illegible]

YOUR OWN PRIVATE AIRLINE
+44 (0) 20 7361 9620

NETJETS

IF YOU PROMISED HER THE WORLD,
WE'LL HELP YOU DELIVER.



The Private Jet Card from NetJets gives you guaranteed access to the world's largest fleet of private jets. And with luxury comes peace of mind: NetJets holds the highest safety accreditation in the world – the same standard as British Airways and Lufthansa.

NAUTICA • NETJETSEUROPE.COM